NAVEGANTES ITALIANOS

Ilaria Luzzana Caraci

COLECCIONES
MAPFRE
1492

No es casual que entre los navegantes que más aportaron al descubrimiento del Nuevo Mundo haya varios italianos. Su concurso en el descubrimiento y exploración de los grandes espacios geográficos fue fruto de un proceso evolutivo de las estructuras políticas, sociales y económicas de la Italia medieval, que culminó en el Renacimiento. Italia, desde siglos atrás, desempeñó un papel protagonista en la navegación y en la búsqueda de nuevas vías para el tráfico comercial. No en vano estaba situada en el Mediterráneo, eje de la vida económica de entonces. A finales del siglo XIII, la carta naútica, la brújula, el portulano y otros instrumentos se usaban en los barcos italianos. No es de extrañar, pues, que los hermanos Vivaldi, en 1291, se adentraran en el Atlántico para navegar hacia el oeste, en un viaje del que no regresaron. Cristóbal Colón, Juan Caboto, Américo Vespucio, Sebastiano Caboto y tantos otros forman esa pléyade de navegantes italianos que, Ilaria Caraci estudia en esta atractiva obra.

Ilaria L. Caraci (Pisa, 1939). Catedrática de la Universidad La Sapienza, Roma. Del Consiglio del Civico Instituto Colombiano di Genova y de la Commissione Nazionale per le Celebrazioni del V Centenario. Obras: *Colombo e A. Vespucci* (1987), *Colombo vero e falso* (1989), *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento. I. Il Cinquecento* (1991).

Colección Mar y América

NAVEGANTES ITALIANOS

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo
Traducción: Alessandra Picone

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-333-3 (rústica)
ISBN: 84-7100-334-1 (cartoné)
Depósito legal: M. 26612-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

ILARIA LUZZANA CARACI

NAVEGANTES ITALIANOS



ÍNDICE

I

LOS PRESUPUESTOS

La expansión comercial italiana en la Baja Edad Media

No es casual que entre los navegantes que han proporcionado una mayor aportación al descubrimiento del Nuevo Mundo haya varios italianos. Su participación en la exploración de América –como en general el de sus compatriotas en los grandes descubrimientos geográficos que durante los siglos XV y XVI ampliaron repentina y rápidamente el horizonte geográfico de los pueblos de Europa occidental– fue una de las últimas y más llamativas expresiones de vitalidad de la civilización italiana en la Baja Edad Media, fruto del proceso evolutivo de las estructuras políticas, sociales y económicas de la Italia medieval que, infundiendo un nuevo vigor a las actividades materiales y a la cultura, engendró su Renacimiento. Justo con tal proceso evolutivo conectan las motivaciones más profundas que hicieron de los navegantes italianos los protagonistas o actores de primer orden en el descubrimiento del Nuevo Mundo. Por eso, antes de hablar de la participación italiana en el descubrimiento de América, es oportuno señalar, por lo menos a grandes rasgos, algunos hechos que la preceden en al menos tres siglos, pero que, sin embargo, constituyen, en cierta medida, su premisa.

En los siglos inmediatamente posteriores al X, durante el general florecimiento civil de Occidente, Italia asumió el papel protagonista en la navegación y en la búsqueda de nuevas vías para el tráfico comercial, favorecida por su posición en el Mediterráneo, por entonces epicentro de la vida económica europea. Este papel, además, no era del todo nuevo para ella.

Desde la antigüedad, cuando el Mediterráneo empezaba a funcionar como vía de tránsito para las mercancías intercambiadas entre los pueblos que vivían en sus orillas, la posición geográfica de la península se había revelado especialmente apropiada para su desarrollo: con un despliegue costero de cerca de 7.500 kilómetros, Italia se encuentra, de hecho, justo en el centro de aquel mar, puesto que el estrecho de Messina está casi equidistante del estrecho de Gibraltar y del istmo de Suez, y a mitad de camino entre el golfo de Génova y el de Sirte. La posición geográfica favoreció a las ciudades de la Magna Grecia, así como más tarde sostuvo el desarrollo de la civilización etrusca y de la romana. Sucesivamente, con la formación del Imperio, las actividades mercantiles y los transportes acabaron por concentrarse en manos de griegos y levantinos, pero la península Italiana, corazón del Imperio, quedó como el polo más importante y eficaz del comercio occidental, tanto a corta como a larga distancia.

En el conjunto del comercio mundial, durante la época romana, también el Mediterráneo fue el centro de intercambios más activo. Además de la seda y de las especias, llegaban desde Oriente el hierro chino, las piedras preciosas de la India y de Ceylán, mientras que, en sentido inverso, viajaban el coral y las manufacturas de las industrias romanas que por aquel entonces eran apreciadas sobre todo en China, y los productos alimenticios destinados a las colonias de los mercantes occidentales que se habían formado en los puertos de la India, sobre todo en las costas suroccidentales del Deccan.

Los siglos oscuros de la Alta Edad Media redujeron los intercambios, aunque éstos nunca cesaron del todo. De los comerciantes griegos y levantinos, los tráficos del Mediterráneo pasaron a manos de los bizantinos y árabes, pero, a pesar de las restricciones que sufrieron los movimientos comerciales por efecto del fraccionamiento político, a lo largo de toda la Alta Edad Media, artículos de lujo —como la seda, la púrpura y las especias— siguieron llegando a Occidente, mientras que continuaba la exportación de esclavos, hierro y de madera a los países musulmanes, y de aceite de oliva, trigo y vino a los cristianos.

Luego, con la progresiva subida del nivel de vida, la demanda de mercancías preciosas aumentó. Particular relevancia asumieron las especias, nombre con el cual se señalaba a un gran número de productos orientales de distinta naturaleza (sobre todo vegetales), procedentes, en su mayoría, de los países más lejanos de Asia y utilizados no sólo en

la alimentación sino fundamentalmente en la farmacopea: la pimienta, el jengibre, la canela de la India y de Ceylán, la nuez moscada y el clavo de las islas Malucas, el aloe y el alcanfor y muchos otros.

Hacia el final del primer milenio de la era cristiana aún dominaban el Mediterráneo las flotas musulmanas y bizantinas, pero la ofensiva comercial y militar de Occidente ya estaba empezando. En dicha ofensiva, Italia desempeñó un papel de primer orden, no sólo por su posición geográfica, sino también por algunas circunstancias particulares que caracterizan su historia.

Por orden cronológico, la primera de estas circunstancias fue la unificación de la Italia meridional por parte de los normandos. Ésta puso punto y final al secular fraccionamiento de las regiones del sur de la península, reuniendo en un estado único distintos pueblos: latinos, griegos, árabes y judíos, y haciendo de Sicilia un puente político y cultural entre Oriente y Occidente. Puesto que en los límites de un estado con una estructura todavía feudal los súbditos de los reyes normandos gozaban de amplias libertades –de religión, de costumbres, de movimiento– las actividades mercantiles se vieron muy favorecidas tanto a nivel regional como interregional, y en particular las relaciones con los árabes del Mediterráneo oriental.

Un segundo factor fue el desarrollo de las repúblicas marineras. También su suerte está estrechamente relacionada con la posición que supieron desarrollar como puente entre dos mundos, ya fuera en tiempo de paz, administrando el transporte y despachando los productos procedentes de las Indias, como en períodos de guerra, organizando y apoyando a las cruzadas.

De las repúblicas marineras italianas, las más importantes fueron Amalfi, Venecia, Pisa y Génova. La primera en destacar fue Amalfi, que, a pesar de estar sujeta nominalmente a Bizancio, empezó bien pronto a gobernarse autónomamente, con leyes y magistrados propios. El florecimiento de Amalfi no duró mucho tiempo: amenazada y luego vencida por Pisa (1135), fue sometida bajo el control de los normandos.

Su declive favoreció a Venecia, que ya en el siglo x disfrutaba de autonomía en el ámbito del Imperio bizantino. Al principio, su comercio consistía casi exclusivamente en la trata de esclavos de la península Balcánica, pero con la decadencia de Amalfi, Venecia se convirtió en la principal intermediaria del tráfico entre Oriente y

Occidente. La clase mercantil tomó en sus manos el poder político, instaurando una fuerte oligarquía, destinada a regir la suerte de la ciudad durante siglos.

Pisa, en la desembocadura del Arno, en Toscana, se desarrolló más lentamente, reforzando su poder en la lucha contra los sarracenos que infestaban las costas tirrénicas, y que los pisanos combatieron en sus mismas bases, en Sicilia y en las costas africanas. En estas guerras, inicialmente estuvieron aliados con Génova, pero una vez que la amenaza árabe fue menos intensa, la rivalidad entre las dos ciudades resultó inevitable. La ascensión de Génova determinó la decadencia de Pisa, que derrotada en la batalla de Meloria (1284), ya no fue capaz de recuperarse.

Prácticamente, a comienzos del siglo XIV, sólo Venecia y Génova se dividían el predominio sobre el Mediterráneo.

Una tercera circunstancia, que tuvo un peso determinante, sobre todo en las regiones del interior de la Italia centro-septentrional, fue el nacimiento de los ayuntamientos. A diferencia de lo que ocurrió más o menos en el mismo período en otras partes de Europa, en estas regiones el desarrollo de los ayuntamientos fue muy rápido y decisivo, favorecido también por la posición marginal que Italia tenía con respecto al centro del Imperio.

El paso del poder de la nobleza a la clase de los mercaderes y artesanos, aceleró los cambios de las estructuras socio-económicas. Como es sabido, la revolución comercial —o sea, aquel conjunto de transformaciones que a partir del siglo X modificaron profundamente la economía de los países europeos haciendo del comercio el resorte para el desarrollo civil y social— fue precedida y acompañada, como la revolución industrial, por un fuerte incremento demográfico. En Italia este fenómeno fue particularmente intenso.

Entre los últimos años del siglo X y comienzos del XII, la población total aumentó a un ritmo inusitado, duplicándose con respecto a la Alta Edad Media. El incremento demográfico determinó la elevación del índice de urbanización, ya que el aumento de la población se correspondió con una constante migración del campo hacia las ciudades, absorbida por la industria o el comercio y, más tarde, por los intercambios con los países de ultramar. Así, se verificó una redistribución de la población entre las ciudades y sus aledaños. Pero el campo no se despobló, sino que el crecimiento de la población urbana es-



Ilustración 1. Génova a finales del siglo XV (de Hartman Schedel, *Liber Chronicarum*, Nuremberg, 1493).

timuló su productividad, en un perfecto equilibrio entre ciudad y campo.

Desde las primeras etapas de su desarrollo, un número cada vez mayor de ciudades se dedicaron además de a la producción y al comercio de mercancías a escala local, al comercio a nivel regional, interregional e internacional. De esta forma, gradualmente, pero también con rapidez, aprovechando su posición estratégica entre Oriente y Occidente, las ciudades italianas se convirtieron en centros impulsores de un auténtico imperio económico. Italia se transformó en el sostén del comercio, de la industria y de las finanzas internacionales.

El Oriente

A medida que el horizonte del tráfico mercantil italiano se fue extendiendo desde la ciudad hasta la región, desde la tierra hasta el mar y más allá de éste, se propuso de nuevo la polarización del comercio internacional en dirección a Oriente que había caracterizado a la edad de oro de Roma. En un principio, más bien pareció reforzarse, porque a las tradicionales motivaciones mercantiles se sobrepusieron las religiosas y políticas propias de las cruzadas. Éstas potenciaron el centralismo y las actitudes marítimas de Italia. En tiempo de paz, el mejor conocimiento de las rutas y de los puertos, determinado por las cruzadas, se tradujo en un incentivo para la creación de líneas comerciales regulares y de los puntos de apoyo en los puertos de Oriente Medio.

Venecianos, genoveses y pisanos, que habían proporcionado los barcos, las armas y los suministros a los cruzados, obtuvieron a cambio la concesión para fundar almacenes de tejidos, barrios y mercados en todos los puertos conquistados por ellos. Así, a los mercaderes italianos se les abrieron distintas perspectivas de penetración e instalación en los centros comerciales del cercano Oriente, con la posibilidad de sustituir a árabes y bizantinos en el control de las antiguas «vías de las Indias» o, por lo menos, de sus terminales en el Mediterráneo. Desde los puertos de los cruzados reanudaron los contactos con las ciudades-mercado de Arabia y Siria, provocando un nuevo florecimiento del tráfico de especias y de los preciados tejidos, y se introdujeron en los circuitos comerciales de los dos principales emporios del Mediterráneo oriental: Constantinopla y Alejandría.

En parte, la penetración comercial de los italianos en el cercano Oriente estuvo acompañada también por la conquista territorial. Aunque obstaculizados de vez en cuando por los alternos acontecimientos de la política local, los italianos se instalaron con sus colonias en las costas del Mediterráneo oriental, en el Egeo y en el mar Negro. En la orilla septentrional de este mar la colonia genovesa de Caffa controlaba el acceso al mar de Azov y a las vías comerciales de Asia central; otro tanto hacían los venecianos desde su avanzado puesto de la Tana.

La mayor parte de las colonias italianas no tenían soberanía territorial, y estaban ubicadas en el interior de otras estructuras estatales. Aunque disfrutaban de amplios privilegios fiscales, aduaneros y de otro tipo, estas colonias tenían que rendir cuentas continuamente a las au-

toridades del país que las hospedaba. Bajo este aspecto, el imperio marítimo italiano de la Edad Media se parecía más al que establecieron los portugueses dos siglos después en el océano Índico, que al de los españoles e ingleses en América e India. Estas colonias necesitaban el apoyo constante de la madre patria para lograr sobrevivir y obrar en situaciones políticas que, a menudo, variaban; de ahí que los estados italianos precisasen de flotas que pudieran garantizar las conexiones regulares con sus colonias y la seguridad de sus barcos; esto se conseguía manteniendo un estricto control tanto en las rutas como en las principales escalas del Mediterráneo. Por este motivo, a pesar de que estuviesen básicamente dedicadas al comercio, las principales ciudades italianas de la época —en particular Génova y Venecia— fueron incentivadas para desarrollar también una sólida industria naval.

Las cruzadas favorecieron el peregrinaje a Tierra Santa y, a su vez, éste fue un ulterior estímulo para los viajes a Oriente. En efecto, con el paso del tiempo los peregrinos ya no se conformaban sólo con visitar Jerusalén, sino que empezaron a introducir en sus itinerarios otras localidades famosas por sus recuerdos bíblicos, entre las cuales se encontraba, muy a menudo, Egipto.

El final de las cruzadas y la reconquista islámica no detuvieron la expansión comercial italiana en Oriente; al contrario, el obstáculo que representaba la reforzada presencia de los árabes en los puertos de Egipto y Siria animó a nuevos intentos de penetración directa en Asia mediante la búsqueda de vías alternativas a las tradicionales. Después de un primer momento de desánimo, la expansión de los mongoles pareció ofrecer a la Cristiandad una inesperada ayuda en la secular lucha contra los árabes. En 1243, la elección como pontífice del genovés Sinibaldo Fieschi, Inocencio IV, fue el punto de partida para intentar establecer contactos con aquel pueblo. Estos contactos se iniciaron con el envío de misioneros [1], y continuaron, incluso, con una tropa de comerciantes, de los que sólo sabemos, desgraciadamente, el nombre; to-

[1] Los primeros fueron fray Lorenzo de Portugal y Ascelino Lombardo; sin embargo, sólo este último logró penetrar en 1245 en los territorios de los mongoles hasta el valle del Arasse. En el mismo 1245 fue enviada una segunda misión, al mando de la cual estaba el franciscano Juan de Plano Carpini. Pasando por Polonia, Rusia y Zungaria, logró alcanzar Mongolia y la corte del Gran Khan, a quien entregó un mensaje del pontífice. Volvió a Lyón en 1247.

dos se aprovecharon de la *pax mongola* para ampliar los circuitos de su comercio hacia las regiones de Asia central y oriental.

De esta forma, en los últimos años del siglo XIII y en los primeros del XIV, comerciantes italianos, sobre todo genoveses y venecianos, viajaron a lo largo y ancho de la Rusia meridional y de Persia, empujados por las mismas motivaciones que cien años más tarde llevarían a los españoles y portugueses a la búsqueda de una vía marítima hacia las Indias. Algunos de estos comerciantes se establecieron en Astrakan, Tabriz y en otras ciudades persas. La penetración italiana en las regiones dominadas por los mongoles está testimoniada, por ejemplo, por el servicio regular de navegación en el mar Caspio que en el siglo XIV habían organizado los genoveses para el comercio de la seda producida en la costa meridional. Algunos de ellos se internaron en el Turkestán, llegando hasta China y la India.

Desde luego, el viaje más célebre de este período fue el de Marco Polo (1271-1295) [2]. Pero su fama se debe más a la importancia que asumió el *Milione* en la historia de la cultura de los siglos sucesivos, que a las dimensiones, extraordinarias, por supuesto, pero no excepcionales, de aquella experiencia. Como lo demuestra la *Pratica della mercantia* de Francisco Balducci Pegolotti, escrita entre el 1315 y el 1340, en los primeros años del siglo XIV el camino de la Tana al Catay era muy conocido y muy frecuentado por los comerciantes italianos.

El viaje a Catay duraba un año y seguía una ruta que penetraba, a través del Turkestán, en el corazón de los desiertos y de las estepas de Asia central, terminado en Quinsai y Cambaluk. Un itinerario más meridional partía de Trebizonda o del golfo de Alejandría, y, a través de Tabriz y Astrabad, con variantes hacia Ormuz y el golfo Pérsico, llegaba a Bukhara, Samarcanda y al célebre paso de Kashgar. El mar de Azov y el mar Negro no sólo constituían el punto de partida para las

[2] Después de haber salido desde Laiazzo con su padre y su tío en diciembre de 1271, Marco Polo permaneció en China durante 17 años, en el transcurso de los cuales, como embajador de Kublai Khan, recorrió a lo largo y a lo ancho el país, adquiriendo un inusitado conocimiento. Después de volver a la patria, fue hecho prisionero por los genoveses en 1298, en la cárcel dictó a su compañero de celda, Rustichelo de Pisa, el relato de sus aventuras viajeras. Escrito en el francés vulgar entonces de moda, el *Libro di Messer Marco Polo*, que más tarde se llamó *Il Milione*, tuvo una excepcional difusión. Todavía en 1460, en la víspera de los grandes descubrimientos geográficos, fray Mauro se inspiraba en éste para diseñar su célebre planisferio.



Coſmographia
breue introdu-
ctoria enel libro
đ Marco paulo

El libro del famoſo Marco paulo
veneciano đlas coſas marauilloſas
q̄ vido enlas partes oriētales. cóuie
ne ſaber enlas Indias. Armenia. A-
rabia. Perſia y Tartaria. E đl pode
rio đl grá Cá y otros reyeſ. Có otro
tratado de micer Pogio florētino q̄
trata delas meſmas tierras y yſlas.

Ilustración 2. Portada de la versión española del *Milione* de Marco Polo, publicada en Sevilla en 1503.

vías asiáticas, sino también una desembocadura para los productos que llegaban a través de los grandes ríos de Ucrania y Rusia, y de los países del Danubio: sobre todo esclavos, pieles, trigo, madera y metales preciosos.

Los contactos comerciales y misioneros entre Occidente y el Extremo Oriente se mantuvieron constantes durante casi un siglo después de Marco Polo, hasta que la llegada de los Ming al trono chino y las conquistas de Tamerlano interceptaron las vías terrestres de acceso a las «Indias», tan laboriosamente trazadas en los siglos anteriores. Sin embargo, su bloqueo no fue suficiente para interrumpir totalmente las iniciativas de los comerciantes italianos, más bien los indujo a buscar nuevos caminos [3] y a crear una red de relaciones distinta.

El Occidente

Contemporáneamente a su expansión comercial hacia Oriente, los italianos comenzaron una análoga expansión hacia Occidente, aunque fuera inferior en cuanto al volumen y la calidad de las mercancías tratadas.

Desde los primeros años del siglo XIII, las repúblicas marineras italianas también habían intentado asegurarse, en los países musulmanes del Mediterráneo occidental, privilegios similares a los conquistados en el Levante. Y, en efecto, a partir del 1133, Pisa, Génova y más tarde Venecia, consiguieron emporios y consulados en todos los mayores puertos del norte de África, desde Trípoli a Túnez, Brujas, Orán y Ceuta. El éxito de esta operación estuvo favorecido por la situación crítica en la que se encontraba en aquel momento la economía norteafricana después de la invasión de los nómadas. Poco a poco, la mayor parte del comercio marítimo de aquellos países pasó a control de los comerciantes italianos: éstos exportaban desde los puertos africanos pieles, lana, alumbre, cera, e importaban los productos europeos y de Oriente.

En una segunda etapa, asumió gran importancia el oro procedente del Sudán. Así fue como en la búsqueda de una vía directa hacia las

[3] Como aquel recorrido en la mitad del siglo XV por Nicoló dei Conti; *cfr.* más adelante p. 47.

regiones productoras del precioso metal, también aquí, como en Oriente, los comerciantes más emprendedores avanzaron desde las regiones costeras hacia las más desconocidas del interior, efectuando auténticas exploraciones [4].

Con los árabes españoles se estipularon acuerdos comerciales desde Pisa y Génova, y sus comerciantes se instalaron en las Baleares y en la península Ibérica. Por extraño que pueda parecer, la Reconquista no afectó para nada a las actividades, más bien abrió nuevas perspectivas. Particularmente beneficiada fue, por ejemplo, la colonia italiana de Sevilla, integrada entonces, esencialmente, por genoveses [5].

Entre todas las regiones costeras del Mediterráneo, aquella con la cual los italianos establecieron relaciones más estrechas fue con la Francia meridional. Aquí, hacia la mitad del siglo XIII, tenían lugar importantes ferias internacionales, de forma que, muy pronto, desde el norte de Italia, los comerciantes empezaron a afluir en gran número. Las ferias de la Francia meridional se convirtieron en el *trait d'union* entre el comercio mediterráneo y el de la Europa continental.

Ya en los últimos años del siglo XIII, algunas ciudades del Piamonte, destacándose Asti de entre todas ellas, empezaban a controlar el intenso movimiento mercantil que se había establecido entre Génova y las ferias de la Champagne. Pero el monopolio comercial italiano del Mediterráneo podía subsistir sólo con la creación de una red de eficientes conexiones con el resto de los mercados europeos, en progresiva y fuerte expansión. Estas conexiones fueron afianzadas desde las ciudades de la «Lombardía» —término con el cual se indicaba entonces, muy genéricamente, a toda la Padania—, que obtuvieron notables ventajas, asegurándose el control de las vías terrestres y fluviales de la Italia centro-septentrional y dando comienzo a su desarrollo industrial. Entre estas ciudades, las más activas fueron Piacenza, Milán, Bolonia y

[4] Así hizo, por ejemplo en 1476 el genovés Antonio Malfante, que recorrió las costas de África hasta Marruecos, adentrándose luego en el interior hasta el oasis de Tuat, y de igual manera, unos años más tarde, hizo el florentino Benedetto Dei, que llegó hasta Timbuctú. Al oasis de Tuat el oro llegaba desde el sur, desde la célebre Palola, localidad famosa desde la antigüedad y que correspondía a la actual Wangara, entre el Senegal, su afluente Saleme y el Niger.

[5] De estas colonias, con las que está relacionada la actividad de los mayores navegantes italianos de la época, tendremos que volver a hablar en próximo capítulo.

Cremona. Más tarde, también en esta área, se instalaron preponderantemente los comerciantes florentinos, cuyo particular éxito en Europa se debe, en buena parte, a la utilización de técnicas comerciales más modernas, como la partida doble en la contabilidad, la letra de cambio y los seguros, además de una muy eficiente organización.

En conjunto, con respecto a la de los países del Mediterráneo, la penetración comercial de los italianos en la Europa centro-septentrional fue más lenta y pacífica; por ello, dio lugar a colonias más estables y seguras en las principales plazas comerciales: París, Londres, Amberes, Brujas, así como en muchos otros centros menores.

Hacia finales del siglo XIII, tuvo lugar un importante cambio en las vías de tráfico comercial entre el Mediterráneo y Europa noroccidental, importante porque debía tener significativas consecuencias en la historia de las exploraciones. A partir —según parece— del 1277, los genoveses empezaron a alcanzar los mercados de la Francia septentrional, de Inglaterra y de Flandes no sólo ya por vía terrestre, sino también circunnavegando la península Ibérica a través de una ruta marítima. En los primeros años del siguiente siglo, los convoyes venecianos siguieron a los de los genoveses.

La inauguración de la vía marítima, oceánica hacia la Europa noroccidental tuvo dos consecuencias de fundamental importancia: de un lado, determinó la decadencia de las vías terrestres y de las ferias de la Champagne; por otra parte, favoreció el desarrollo de las escalas portuarias que se encontraban en aquella ruta. Lisboa y Sevilla se vieron muy beneficiadas: en estas ciudades las colonias de los comerciantes italianos llegaron a ser más potentes y numerosas.

Pero una tercera consecuencia resultó, quizá, de una importancia todavía mayor, a saber: el parcial desplazamiento de las corrientes mercantiles por parte de los italianos desde Oriente hacia Occidente. Con el paso del tiempo, este fenómeno se acentuó, y determinó un creciente interés por el Atlántico: era la premisa para su exploración.

Las técnicas náuticas medievales y su evolución

La prodigiosa expansión de la Italia de la Baja Edad Media en el Mediterráneo estuvo acompañada por una rápida evolución de las técnicas de navegación; esta evolución fue, a su vez, el anticipo a las in-

novaciones aportadas, a partir del siglo XV, por los portugueses, paralelas a los grandes descubrimientos geográficos. Aunque exista una profunda diferencia entre la navegación «por cálculo» de los marineros del Mediterráneo y la «astronómica» de los portugueses [6], la segunda presupone la primera. Las dos fueron utilizadas en la realización práctica del proyecto colombino.

Desde un principio, la fuerza de las repúblicas marineras, en la paz y en la guerra, había residido en sus flotas, en sus barcos y en sus marineros. Con ellos, a lo largo de cuatro siglos, aquéllas llegaron no sólo a dominar las rutas del Mediterráneo sino también a intentar dominar las del Atlántico.

La evolución de las técnicas náuticas mediterráneas no trajo modificaciones destacables en la estructura de los barcos. La distinción entre los dos tipos principales en la antigüedad clásica –la nave con remos, larga y estrecha, utlizada en combate, y el barco de transporte, a vela y con forma redondeada– también permaneció sustancialmente como la característica principal de los cascos medievales, aunque con una extrema variedad en cuanto a las soluciones adoptadas en la práctica. Por otra parte, en cuanto a los métodos de navegación, fueron realizadas notables modificaciones debido a la extendida utilización de instrumentos náuticos que, a bordo de los barcos italianos, posiblemente tuvieran su inicio alrededor del año mil.

Desde la antigüedad, dirección y distancia habían sido los elementos fundamentales para la orientación en el mar, pero con el paso de la navegación de cabotaje a la de mar abierto fue necesario racionalizar la técnica para la sustitución de estas dos coordenadas. Por eso, en la Edad Media fue de uso común el relevo de la dirección en relación a la rosa de los vientos, mientras las distancias seguían siendo estimadas según la observación de la estela dejada por el barco. Quien navegaba

[6] El paso de la navegacion «a estima» a la navegación «astronómica» fue además gradual, a medida que las rutas se alejaron de las costas y se perdió la posibilidad de confirmar la posición estimada con una referencia visual. La primera etapa fue la determinación de la altura de la estrella Polar en el horizonte, cosa que los navegantes portugueses hacían ya a mediados del siglo XV. Luego fue introducido el uso de tablas astronómicas y se aprendió a comparar la altura meridiana de un mismo astro en dos lugares distintos, para deducir la diferencia de latitud entre ellos (*Cfr.* L. Alburquerque, *Introduçao a historia dos descobrimentos*, Coimbra, 1962).

de altura en el Mediterráneo tenía, también, que saber observar de día el sol y por la noche las estrellas, para conseguir una serie de indicaciones suplementarias. Los astros no se utilizaba todavía para establecer el punto barco, pero, sin embargo, eran unos elementos de referencia. Por ejemplo, por la noche, observando desde la proa de sus barcos su posición con respecto a la estrella Polar, los pilotos podían darse cuenta de la dirección en la cual estaban navegando.

La medida del tiempo estaba a cargo de las clepsidras, con las cuales se calculaba también la duración del período de iluminación durante el día o a lo largo de la noche. Esto podía servir también para establecer muy aproximadamente la latitud, en base a los principios de la teoría de los climas de Ptolomeo [7].

Para reconocer las costas desde el mar, desde una época muy antigua (probablemente, a partir del siglo v a. C.), los pilotos se servían de los periplos, o sea, descripciones detalladas de aquellos objetos geográficos que podían ser utilizados para indentificar un lugar desde el mar, según el mismo principio y los mismos fines para los cuales hoy se han redactado los portulanos modernos. De los periplos derivaron los porulanos medievales, que podemos considerar como el primero de los instrumentos náuticos elaborado por los marineros del Mediterráneo.

Como los periplos, los portulanos medievales describían las costas en sus detalles visibles desde el mar, con un lenguaje muy simple e inmediato; pero con respecto a los periplos presentaban una importante innovación, a saber, la indicación de las *direcciones* de las rutas, según las denominaciones de la rosa de los vientos. Los portulanos medievales indicaban luego los *pileggi*, o sea, las rutas que se podían trazar en las distintas direcciones a partir de cada uno de los puertos principales. El ejemplo más antiguo de portulano mediterráneo que ha llegado hasta nosotros data de mediados del siglo XIII.

La mayor precisión de los portulanos con respecto a los antiguos periplos fue posible por la introducción de la brújula. El origen de este instrumento es todavía discutido. Sabemos que las propiedades del hierro magnetizado eran conocidas desde la antigüedad, y se considera que

[7] Basándose en esta teoría se consideraba la esfera terrestre dividida en cinco zonas, caracterizadas por la distinta inclinación *(clima)* de los rayos del sol: las dos zonas *frígidas*, cerca de lo polos, la zona *tórrida*, a caballo del ecuador, y las dos zonas *templadas* intermedias.

las primeras aplicaciones prácticas a la navegación tuvieron lugar a partir del siglo XIII. Una simple aguja imantada empezó a ser utilizada, al menos, desde finales del siglo XII. En 1296 el catalán Ramón Llull lo recuerda entre los instrumentos necesarios para los navegantes. A lo largo del siglo XIII se realizó el primer perfeccionamiento importante: la aguja fue guardada en una caja de madera con una tapa de cristal y suspendida de un eje situado encima del dibujo de la rosa de los vientos. En el siglo siguiente fue introducida la suspensión cardánica.

La brújula permitía conocer en cada momento la dirección del barco con respecto al norte magnético, indicado por la aguja imantada. Los pilotos la utilizaban junto al portulano para establecer la propia ruta.

Un paso hacia adelante se dio posteriormente con la difusión de las cartas náuticas, o cartas portulanas [8], desde luego el más característico y perfecto instrumento de la náutica mediterránea. Como ocurrió con la brújula, no sabemos cuándo empezó su utilización. Una teoría del pasado muy difundida, afirmaba que las cartas náuticas eran conocidas desde la antigüedad y remontaba su prototipo a las cartas de Marino de Tiro. En realidad, su uso fue posible sólo después de que se difundiese la utilización simultánea de la brújula y del portulano, puesto que si la carta náutica se puede considerar la transposición gráfica del portulano, ésta presupone para su construcción y para su consulta el uso de la brújula.

Las cartas náuticas estaban realizadas en pergamino obtenido de la piel de oveja; de las que han llegado hasta nosotros, las más grandes, que utilizaban la piel en su totalidad, tienen el borde izquierdo lobulado puesto que ese lado corresponde al cuello del animal.

Según las indicaciones de un antiguo manuscrito, conocemos detalladamente el método que se seguía para construir una carta náutica. Para proceder a la realización de un prototipo, en la parte interior del pergamino, oportunamente tratada, estaba dibujada, antes que nada, una red de rosas de los vientos, engarzadas en una o dos rosas centrales. Desde éstas salían 32 líneas, que correspondían a las direcciones de

[8] El término «carta-portulano» se prefiere al de «portulano» con el que las cartas náuticas venían señaladas en algunos idiomas y que se presta a ser confundido con los auténticos *portulanos*.

los vientos, coloreadas con diferentes tintas para distinguirlas mejor, y que, interceptándose con las líneas de dirección originadas por las rosas periféricas, formaban un espeso entramado. A éste, se le sobreponía el contorno de las costas, dibujadas con una sutil línea oscura o en color amarillo-oro. En la realización de las copias el procedimiento era el inverso: se copiaba antes el contorno costero y luego se sobreponían la red de las rosas de los vientos. En ambos casos las protuberancias o las partes cóncavas de las costas estaban evidenciadas esquematizando el contorno de las mismas, mientras que las islas estaban coloreadas de una manera distinta, en verde, celeste o en oro.

Dado que estas cartas estaban destinadas para el uso de navegantes, todo lo que se encontraba más allá de la costa tenía muy poco interés; por eso, fue sólo con un fin decorativo con el que, en un momento posterior, se empezará a rellenar los espacios vacíos, que correspondían a las partes de las tierras del interior, con dibujos de distinto género, a los cuales se añadió, poco a poco, una característica simbología para representar ciudades y castillos de distinta importancia (y para señalar su pertenencia) y, también, algunos accidentes físicos, como los montes y los ríos.

En la práctica, el piloto, consultando la carta, establecía la ruta que tenía que recorrer refiriéndose a una de las líneas de dirección, y superponiendo la brújula a esa línea era capaz de conocer en cada momento su posición y la dirección que estaba siguiendo, así como la que debía seguir. Después de su utilización, la carta se enrollaba alrededor de una tablilla de madera pegada en su margen izquierdo; de esta manera, a bordo de los barcos tabién era posible estibar en poco espacio numerosos ejemplares.

Las cartas náuticas más antiguas que han llegado hasta nosotros son todas italianas, mejor dicho, para ser más exactos, genovesas. Son de finales del siglo XIII una carta anónima, conservada en la Biblioteca de Cortona y la llamada «Carta Pisana». La primera carta náutica fechada es la de Pietro Vesconte, de 1311.

Sin embargo, el hecho de que estas cartas antiguas presenten caracteres de notable perfección técnica induce a creer que hayan estado precedidas por una producción más tosca, que posteriormente tuvo que ser superada y, por tanto, suprimida. También es muy probable que la mayor parte de las cartas náuticas, sobre todo las más antiguas, se hayan perdido por el inevitable deterioro debido a su utilización en la



Ilustración 3. *Carta Pisana* (París, Biblioteca Nacional).

navegación y a la conservación a bordo, en un ambiente siempre húmedo y saturado de salinidad.

En lo que concierne al contenido, las cartas náuticas más antiguas representan el perímetro del llamado «portulano normal», o sea, las costas del Mediterráneo con los mares adyacentes; pero también fueron incluidas en el dibujo, sucesivamente, las costas atlánticas de Europa y África, a medida que progresaba el conocimiento de las mismas. Debido a su estrecha relación con respecto a estos progresos, las cartas náuticas medievales que han llegado hasta nosotros constituyen también unos valiosos documentos para la reconstrucción histórica de los descubrimientos geográficos. Así, por ejemplo, mientras en la carta de 1339 de Angellino Dulcert se representan por primera vez las islas Canarias, Madeira aparece sólo en las cartas posteriores, y, aún más tarde, se representan las islas Azores; esto permite fijar la sucesión cronológica de los correspondientes descubrimientos.

Otras innovaciones introducidas en la náutica mediterránea durante los primeros siglos del segundo milenio fueron, en parte, la consecuencia de los contactos con otros pueblos, sobre todo con los árabes, de los cuales nos llegó, por ejemplo, la vela latina, y con los pueblos del Norte, a los cuales se debe, entre otras cosas, el timón único, que, sin embargo, fue adoptado en el Mediterráneo más bien tarde (siglo XIV).

Un mejor conocimiento de la variabilidad de los vientos, conseguido tras la larga práctica, llevó al perfeccionamiento de la técnica de navegación de bolina; ésta fue posible por la introducción de la vela triangular, capaz de sujetar el viento en aquella andadura.

A propósito de la navegación de bolina hay que recordar otro ingenioso instrumento de la náutica mediterránea, a saber: la *taoleta del marteloio*, que servía para calcular la desviación de la ruta más breve —entre el punto de partida y el de llegada— que se averigua en aquella andadura, a través de la aplicación de algunas reglas de trigonometría plana. En la práctica, la *taoleta* perítía a los pilotos conocer, mediante un cálculo muy simple, la medida exacta de sus desplazamientos, y hasta la longitud de la ruta a recorrer para alcanzar el meridiano del punto de destino sobre el cual los pilotos estaban habituados a conducirse desde el punto de partida para, luego, navegar sobre éste hasta la meta establecida.

Los genoveses y el Atlántico. Los hermanos Vivaldi

Carta náutica, portulano, brújula y *taoleta del marteloio* eran de uso común a bordo de los barcos italianos, por lo menos a partir de finales del siglo XIII. En aquellos mismos años –como hemos visto– los genoveses inauguraban la ruta atlántica a lo largo de las costas de Europa noroccidental. Sin salirnos de estos años, otros genoveses servían como almirantes a los reyes de Castilla: Ugo Vento, durante el reinado de Alfonso X, y luego Benedetto Zaccaria y los Bocanegra. En 1317, el rey Dinis III de Portugal llamó a su servicio a otro genovés, Emanuele Pessagno, al que concedió el título de almirante de las galeras reales, y al cual confió también la tarea de armar unos barcos mercantes similares a los que utilizaban los genoveses en su comercio con Marruecos. Otra misión confiada a Pessagno –cuyo encargo se transmitió a sus herederos durante dos siglos– era la de mantener consigo en Lisboa a veinte capitanes y pilotos genoveses «sabedores de mar», en cuya experiencia el soberano portugués ponía, evidentemente, mucha confianza.

La coincidencia de estos hechos, singularmente significativos pero aparentemente no excepcionales, es muy importante. Esto testifica el alto nivel profesional alcanzado y la consideración de que gozaban entonces los marineros y las flotas italianas, sobre todo genovesas. En efecto, las postrimerías del siglo XIII y las primeras décadas del XIV señalan el momento en el cual su superioridad técnica alcanzó la cima. Sucesivamente, a pesar de la concurrencia de otras marinerías –entre las cuales destaca la catalano-mallorquina–, los navegantes italianos continuaron siendo famosos y solicitados; pero la técnica náutica mediterránea no hizo ulteriores progresos y su experiencia acabó por agotarse cuando la navegación oceánica impuso nuevas y más sofisticadas tecnologías.

Entre finales del siglo XIII y comienzos del XIV la expansión genovesa hacia Occidente tuvo importantes consecuencias en la historia de la exploración del mundo. Al salir con sus barcos desde el estrecho de Gibraltar, los genoveses superaron un enorme obstáculo psicológico.

Durante siglos, los marineros del Mediterráneo creyeron que más allá de las Columnas de Hércules la navegación presentaba dificultades insuperables. La cultura geográfica medieval había estado dominada por

la idea de un «Océano Tenebroso», límite extremo impuesto a los conocimientos y a la curiosidad del hombre. La apertura de la ruta atlántica hacia el norte fue probablemente muy lenta y gradual, pero cuando un flujo continuo de barcos convirtió aquella ruta en más conocida y segura, se abrió camino también la idea de la posibilidad de viajes hacia el sur, a lo largo de las costas noroccidentales de África, o hacia el oeste, en la apertura Atlántica, y se vio estimulada la búsqueda de nuevas vías.

Así, entre finales del siglo XIII y las primeras décadas del XIV se realizaron los primeros intentos de exploración del Atlántico. Desafortunadamente, los tiempos todavía no habían madurado para que pudiese transformarse de «Océano Tenebroso» en vía de comunicación; por eso las exploraciones genovesas de este período no dieron lugar a conocimientos duraderos: de éstos, algunos fracasaron, otros fueron pronto olvidados. Pero estos «descubrimientos perdidos», como muchos otros que les habían precedido y como otros que les seguirían antes de Colón, permanecieron en la conciencia popular testimoniando la importancia que Occidente estaba asumiendo por primera vez en la cultura y en la vida de los europeos.

De estos intentos de penetración en el Atlántico, el más precoz y extraordinario parece haber sido el de los hermanos Vivaldi. Según lo que escribe el analista genovés Jacobo Doria, en mayo de 1291 los dos hermanos Ugolino y Vadino Vivaldi, en compañía de Tedisio Doria —sobrino de Jacobo— emprendieron un viaje «que nadie hasta ahora se había atrevido a intentar». Armadas dos galeras —la *San Antonio* y la *Allegranza*— atravesaron el estrecho de Gibraltar, dirigiéndose *ad partes Indiae*. Pero después de haber superado la localidad de Gozora, o sea después del paso de cabo Noun, no se supo nada más de ellos.

El escueto informe de Jacobo Doria —cuya credibilidad es indiscutible, tanto por la indudable seriedad de este cronista, como por el parentesco que le unía a uno de los participantes del viaje— no resta un ápice el carácter épico de esta experiencia viajera, sobre la cual se ha discutido mucho. La trágica conclusión del viaje era previsible, dicen hoy algunos historiadores, subrayando que las galeras no eran las adecuadas ni por su estructura, ni por el equipaje demasiado numeroso para lo que necesitaban en un viaje tan largo por el Atlátnico. Y es verdad. Pero los hermanos Vivaldi no podían saberlo. Ellos no hicieron otra cosa sino poner en práctica un proyecto que, desde luego,

estaba en el aire, concebido en el ámbito de aquella ampliación de los intereses mercantiles genoveses que habían dado por aquel entonces óptimos resultados. Proyectaron e intentaron realizar una hazaña que estaba, sin duda, en el límite de las posibilidades tecnológicas de su tiempo, pero que, precisamente por eso, avala la gran vitalidad que tenía en aquel momento la náuticas mediterránea.

¿Hacia dónde se dirigían los hermanos Vivaldi? Sobre este tema las opiniones de los historiadores son distintas, y los documentos de que disponemos no nos proporcionan indicaciones seguras. *Ad partes Indiae*, escribe Doria. Pero, ¿qué quería decir?

La expresión es genérica, como era genérico por entonces el término «India» o «Indias», con el cual se indicaban globalmente todas las regiones originarias de las preciadas mercancías que llegaban a los puertos del Mediterráneo oriental a través de una complicada serie de intercambios, regulados por antiguas y complejas costumbres. Sin embargo, teniendo en cuenta los conocimientos geográficos de la época y el hecho de que la expedición se proponía llegar a las Indias por vía marítima, podemos aventurar una hipótesis razonable al decir que la meta final de los hermanos Vivaldi fuese el océano Índico. Éste, en efecto, para los países de Asia monzónica desempeñaba entonces un papel análogo al que el Mediterráneo tenía para la Cristiandad: era la vía preferente para el tráfico y el centro de los intercambios comerciales; el corazón, en suma, de la «India».

Pero, ¿por qué vía intentaban llegar allí los hermanos Vivaldi?

Esta pregunta no ha encontrado hasta ahora una respuesta satisfactoria. Han sido formuladas distintas hipótesis. Según algunos estudiosos, ellos se proponían cincunnavegar África, llegando así a las Indias de la tradición clásica, navegando desde el Atlántico meridional hacia Oriente, como harían más tarde los portugueses; según otros, por el contrario, los Vivaldi querían atravesar el Atlántico a todo lo largo, desde el este hacia el oeste, como haría Colón. Por este motivo, un estudioso italiano los definió como «precursores de Colón» [9]. Todavía según otros la meta de los hermanos Vivaldi habría sido menos ambiciosa: las costas del África occidental en el sur de aquel cabo Noun al cual habían llegado ya los barcos genoveses en años anteriores.

[9] A. Magnaghi, *Preecursori di Colombo? Il tentativo di viaggio transoceanico dei genovesi fratelli Vivaldi nel 1291*, Roma, 1935.

De todas formas, es importante destacar que el intento de los hermanos Vivaldi impresionó mucho a sus contemporáneos, y que el recuerdo de su viaje quedó en la memoria de los genoveses. Como todos los viajes sin retorno, se confundió muy pronto con la leyenda. Se barajaron muchas suposiciones respecto al final de sus galeras.

En un manuscrito anónimo del siglo XV guardado en la Biblioteca Universitaria de Génova –el llamado *Itinerario di Usodimare*– se cuenta que después de haber llegado «al mar de Guinea», una de ellas había encallado en un banco de arena y no pudo seguir adelante, mientras que la otra había atravesado el mar y había llegado a una ciudad de «Etiopía» de nombre Mena, donde todos los genoveses habían sido capturados.

Para comprender este relato, es preciso reseñar antes que el nombre de «Etiopía» indicaba entonces toda África al sur del Sahara. Pero que en la época de los hermanos Vivaldi se confundiera con la Etiopía propiamente dicha está demostrado por el hecho de que no sólo con ello se afirma que los habitantes de Mena eran los súbditos del Preste Juan [10], sino que en otro manuscrito de una época posterior (a mediados del siglo XIV), obra de un franciscano español, se afirma haberse llegado a saber en Mogadiscio que Serleone Vivaldi, hijo de Ugolino, había ido a buscar a su padre [11].

Otra alusión poco clara acerca del final de los hermanos Vivaldi se halla en la carta de Antoniotto Usodimare –un navegante genovés del cual tendremos que volver a hablar– que se encuentra en el manuscrito homónimo que ya hemos mencionado. En esta carta el Usodimare cuenta haber encontrado durante el viaje que había realizado a lo largo de las costas africanas en 1455, en la región entre el Senegal y Gambia, a un superviviente de la expedición de los hermanos Vivaldi.

[10] El mito del Preste Juan nació entre el 1155 y el 1175, cuando se difundió en Europa una carta de un supuesto soberano cristiano del Oriente, que incitaba al papa y a los jefes políticos de la Cristianidad a luchar juntos contra el común enemigo islámico. La carta tuvo un grandísimo éxito, que mantuvo vivo el mito del Preste Juan durante siglos. Su reino primeramente fue identificado de forma general con la India, más tarde también en Etiopía (donde había, de hecho, un soberano cristiano). Es justamente a esta última a quien se refiere la alusión del manuscrito genovés.

[11] No es improbable que sobre la base de esta noticia haya surgido la confusión entre *Mogdasor* –nombre con el cual el franciscano señala Mogadiscio– y Mogador (en la costa occidental de África).

Puesto que es imposible que después de 170 años alguno de sus compañeros estuviera todavía vivo, se piensa que en realidad a quien él encontró fue a un descendiente de ellos, o que hubiera recogido el eco de su historia transmitida oralmente en la pequeña comunidad de aventureros italianos que frecuentaban aquellas costas.

En todo caso, de cualquier forma como se quieran leer e interpretar todos estos testimonios, es evidente que los mismos confirman la gran impresión que aquel viaje y su trágica conclusión había suscitado. El recuerdo de aquella expedición permaneció tan vivo en la memoria de los navegantes italianos porque su fracaso truncó, nada más nacer, una esperanza que muchos habían acariciado.

Los genoveses y los archipiélagos atlánticos

La actividad de los navegantes genoveses de la Edad Media también está relacionada con la historia del descubrimiento de los archipiélagos atlánticos. Esta historia ejemplifica muy bien la relación que existe entre las dimensiones del horizonte geográfico y la historia de la civilizción, además del valor cultural de los llamados «descubrimientos perdidos», que salpican la historia de las exploraciones y que asumen un especial significado en el caso del descubrimiento de América, por las consecuencias que han causado.

En cada época los hombres han intentado ampliar su propio horizonte geográfico más allá de los límites de sus conocimientos directos. Para la antigüedad clásica estos límites, dudosos y en continua fluctuación hacia Oriente, quedaron sustancialmente inmutables en Occidente, donde el Atlántico constituía una barrera insuperable para las tecnologías de aquel tiempo. Sin embargo, incluso en esta dirección algo se hizo. Sabemos, por ejemplo, que alrededor del año 82 a. C. alguien dio noticias en Cádiz al romano Sertorio sobre la existencia de algunas islas a lo largo de la costa africana, que precisamente a causa de su incertidumbre, fueron identificadas con las míticas *Insulae Fortunatorum*, las islas de los beatos, el paraíso de la mitología romana. Se trataba muy probablemente de las Canarias y Madeira. De ellas hablaron más tarde tanto Plinio (VI, 32), como Solino (LVI, 14-19), demostrando que con el conocimiento de estos archipiélagos, por muy incierto que fuera, se habían producido en el transcurso del tiempo

indudables progresos. El geógrafo alejandrino Claudio Tolomeo (siglo II d. C.) colocó en las Canarias el meridiano inicial de sus mapas, y las representó, aunque errando algo con respecto a su posición. Pero más allá de las Canarias y de Madeira los conocimientos de los romanos se detuvieron bruscamente.

En los siglos de la Alta Edad Media también estos conocimientos, aunque muy imperfectos, se perdieron totalmente. En los límites occidentales del universo medieval, las *Insulas Fortunatorum* fueron sustituidas por la isla de San Brandano, la isla de las Siete Ciudades, Antilla, la isla del Brasil, etc., o sea una serie de elementos geográficos imaginarios que no representaban el residuo de los antiguos conocimientos, sino que más bien surgían autónomamente de los mitos y las leyendas de la tradición cristiana. El «descubrimiento» romano de las Canarias y de Madeira –si así se puede llamar– se había perdido, porque su dudosa colocación en los límites del horizonte geográfico no había sobrevivido al tiempo.

Las Canarias fueron colonizadas a partir del 1340; Madeira después del 1427. Sólo a partir de esta época entraron a formar parte estable del horizonte geográfico de los europeos. Pero en los primeros años del siglo XIV ambos archipiélagos fueron fondeados por los navegantes italianos. Lo atestigua la cartografía.

En efecto, como ya se ha señalado, en el mapa de Angellino Dulcert de 1339 están representadas claramente las Canarias. Una de ellas, muy probablemente la actual Lanzarote, lleva el nombre de su descubridor: *Lanzarotus Marocelus*.

No tenemos ninguna noticia precisa respecto a este personaje, pero sabemos que los Marocello (o Malocello) eran una conocida y bien documentada familia de mercaderes y de capitanes de mar genoveses. Es, pues, razonable pensar que Lanzaroto fuera uno de ellos. El escudo genovés que acompaña en el mismo mapa la leyenda relativa a aquella isla parece confirmar esta hipótesis. El primer descubrimiento medieval de las Canarias fue, pues, obra de un genovés.

Poco después, los soberanos portugueses reivindicaron su derecho a la posesión de las Canarias. Este hecho hizo pensar que Lanzaroto Malocello fuese uno de los veinte «sabedores de mar» que se habían trasladado a Lisboa con Emanuele Pessagno, y que realizó el viaje que le llevó al descubrimiento de las Canarias por cuenta de Portugal. Se trata de una hipótesis sugestiva, que sin embargo ha quedado sólo

como una hipótesis. El testimonio del mapa de Dulcert nos permite, en efecto, decir únicamente que las Canarias tuvieron que ser fondeadas antes de 1339 por una expedición en la cual participaba el genovés Lanzaroto Malocello; éste debió de ocupar un cargo relevante ya que se dio su nombre a una isla.

En verdad, por lo contrario, que pocos años más tarde, en 1341, otro genovés, Nicoloso de Recco, participó en una expedición promovida por el rey de Portugal, Alfonso IV, de la cual parece que formase parte también el florentino Angelino del Tegghia Corbizzi. El informe de este viaje, que nos ha transmitido Juan Boccaccio, demuestra que Nicoloso se dirigió directamente a las Canarias como si ya conociera la ruta, acontecimiento que ha hecho establecer la hipótesis de que él participara en la expedición anterior de Lanzaroto Malocello.

Algunos años después se descubrió también Madeira, que aparece claramente dibujada en el *Atlante Mediceo*, de fecha ligeramente anterior al 1351, con el nombre italiano de *Insula de lo Legname*.

Es, por el contrario, muy dudoso que los navegantes genoveses de este período hayan podido alcanzar también las islas Azores. En el *Atlante Catalano*, realizado alrededor del 1375, están presentes, más o menos en la posición de las Azores, unas islas que algunos estudiosos han identificado con aquéllas, situándose, entonces, la fecha de su primer descubrimiento medieval en una época anterior a 1375 y considerándola obra de navegantes italianos. Se objeta, sin embargo, que una ruta para y desde las Azores presupone unos conocimientos técnicos que no consta que los genoveses tuvieran; las islas dibujadas en el *Atlante Catalano* podrían estar sólo casualmente colocadas en la posición de las Azores, pero siendo en realidad únicamente islas fantásticas. Por eso han sido denominadas «falsas Azores».

Pero si se mira la historia de otros «descubrimientos perdidos» se puede aventurar la hipótesis de otra explicación. Es decir, se puede pensar que una o más expediciones genovesas arribaran ocasionalmente a algunas de las Azores en una época anterior a su descubrimiento por parte de los portugueses (que ocurrió después de 1427), sin que fueran capaces –precisamente porque no poseían todavía unas técnicas náuticas sofisticadas– de establecer conexiones regulares, auténticas rutas. El descubrimiento italiano de las Azores podría haber sido uno de aquellos intentos precoces que justo con su carácter excepcional con respecto al nivel tecnológico de un determinado período histórico, per-

mite que se conviertan inevitablemente en «descubrimientos perdidos». Aunque sin dar lugar a un conocimiento estable y duradero, el recuerdo de uno o más viajes ocasionales hasta las Azores podría haber dejado, sin embargo, una señal en la cartografía contemporánea, en la dudosa imagen de las islas del *Atlante Catalano*.

De todas formas, es significativo que entre tantos precursores –verdaderos o falsos– de Colón alrededor de los cuales se ha desahogado la fantasía de los historiadores de todos los países, existan algunos de sus paisanos que intentaron de varias formas –y con viajes de los cuales hay seguramente mucho que se nos escapa– superar los límites occidentales del horizonte geográfico. No es extraño, en definitiva, que Cristóbal Colón, gran navegante antes de ser el afortunado descubridor del Nuevo Mundo, fuera genovés.

II

LAS PREMISAS

La situación política de Italia en las vísperas de los grandes descubrimientos

La aportación italiana a los grandes descubrimientos geográficos, aunque cualitativamente destacable, fue cuantitativamente limitada. Fue una aportación individual, unida a las capacidades empresariales y a la iniciativa de unos pocos.

En efecto, aun teniendo, quizá más que cualquier otro país europeo, interés por encontrar vías alternativas a los trayectos sobre largas distancias, que permitiesen bajar los costes y aumentar los beneficios, Italia no era capaz de emprender y sostener iniciativas caras y complejas como las que en el transcurso de unas pocas décadas llevaron a las dos naciones ibéricas, España y Portugal, a la apertura de vías hacia las Indias y a estar en el candelero del mundo.

A comienzos de la edad moderna, Italia se presentaba políticamente dividida y en discordia, débil e impotente frente a las tendencias expansionistas de sus vecinos. En las últimas décadas del siglo XV la expansión económica de los italianos por Europa había empezado a afianzar su paso. En el interior del país, la situación política estaba colocando las premisas para un largo período de decadencia. Mientras en el resto de Europa la formación de los estados nacionales –que ya había empezado a perfilarse a partir del siglo X– adquiría una consistencia definitiva, en Italia las estructuras políticas entraban en una crisis profunda.

En Francia, en Inglaterra, en España, con el apoyo de la naciente burguesía, suprimiendo o, por lo menos, limitando los privilegios y la

fuerza política de la nobleza, del clero y de los gobiernos ciudadanos y locales supervivientes, se formaron las grandes monarquías nacionales y el proceso de unificación territorial involucró a toda –o casi toda– la nación. En Italia, por el contrario, el mismo proceso ocurrió a escala reducida y la unificación territorial se detuvo en los límites de la región.

Este hecho tuvo consecuencias muy graves. Por un lado, fue la causa del fuerte retraso en la formación de la unidad nacional (que sólo se llevó a cabo cuatro siglos más tarde); por otro, favoreció y animó las miras expansionistas de los más fuertes entre los estados vecinos –en particular de Francia y España– que hicieron de la península su campo de batalla en la lucha por la supremacía de Europa. Así, después de haber estado a la vanguardia de la vida política, económica y cultural de Occidente, Italia inició un imparable proceso de decadencia.

En esto desempeñó también un papel la pérdida de dinamismo de las clases dirigentes mercantiles y terratenientes, que se habían quedado tenazmente encerradas en la defensa y consolidación de sus propios intereses. La relación entre las ciudades y sus aledaños quedó comprometida. En la época de los ayuntamientos, la burguesía mercantil ciudadana había invertido parte de sus beneficios en la tierra, sustituyendo a los señores feudales. Pero no se había preocupado por modernizar las relaciones de dependencia de los campos, y eso a la larga determinó una interrupción en su desarrollo. De igual forma, en el interior de las ciudades, las clases empresariales, que a pesar de ver sus propios intereses amenazados por el florecimiento de actividades industriales y mercantiles en las otras naciones europeas, se vieron incapaces de enfrentarse a los mayores riesgos y por tanto también de reaccionar enérgicamente, como hubiera sido necesario, y casi no se dieron cuenta de que el mundo alrededor de ellos estaba cambiando rápidamente.

Individualismo, mobilidad y fantasía caracterizaban la situación política de la Italia del siglo xv. En la segunda mitad del siglo xiii la crisis de los ayuntamientos había llevado a la constitución de las Señorías, o sea al gobierno personal de un señor. Él garantizaba el orden y la legalidad, convirtiéndose en intérprete de los intereses de la clase dominante, aunque sin descuidar los de las clases inferiores, que le aseguraban un consenso más amplio. Su poder era más o menos fuerte según las situaciones particulares. Existían, además, unos ciudadanos

potentados, gobernados por los representantes de las clases urbanas. Pero, también en este caso, el poder estaba administrado por un número restringido de personas, que tenían como punto de referencia a algunas familias.

El sur de la Toscana y de las Marcas, la península estaba dividida en dos grandes unidades políticas: el Estado de la Iglesia y el Reino de Nápoles.

En el primero, los papas, que después de la conclusión del Cisma de Occidente habían tenido que renunciar definitivamente a la guía política de Europa, se mostraban preocupados sobre todo por mantener alto su prestigio en el ámbito de la política italiana. Por eso estuvieron siempre dispuestos a impedir cualquier intento de unificación nacional, empezando por la de Gian Galeazzo Visconti, Señor de Milán desde 1376 hasta 1402, y acabaron por constituirse como el más poderoso obstáculo para la unidad.

El refuerzo de las estructuras administrativas y la política nepotística seguida por los pontífices a lo largo del siglo XV convirtieron el poder temporal de la Iglesia en más sólido en el interior del Estado Pontificio, pero no lograron impedir la decadencia económica y la pérdida de imagen fuera de Italia. A pesar de la pompa de la corte pontificia y la función de centro cultural que ejercía Roma, donde artistas y letrados eran acogidos y protegidos, el Estado de la Iglesia revelaba cada vez más su situación de crisis y era claramente incapaz de desarrollar aquel papel de mediador entre los príncipes cristianos que había ejercido durante siglos.

La única excepción a esta línea política se produjo en todo lo que concernía a las exploraciones, con respecto a las que el papado desempeñó un papel de primerísimo orden, no sólo en la conciliación de disensiones internacionales –como las que llevaron a la repartición del Atlántico entre España y Portugal, regulado por las bulas de Alejandro VI antes incluso que por el Tratado de Tordesillas– sino también en la recopilación y difusión de las noticias relativas a los distintos viajes, de los cuales los soberanos católicos informaban solícita y escrupulosamente a la corte de Roma.

Quien permaneció totalmente indiferente a la ampliación del horizonte geográfico de aquellos años fue el Reino de Nápoles. Donde, además, las huellas de la decadencia eran aún más evidentes. Las disputas entre angevinos y aragoneses, que habían durado todo el siglo

XIV y la falta de una clase burguesa lo bastante fuerte como para oponerse a la prepotencia de los barones, prepararon el terreno para la llegada de Carlos VIII (1494), con la que empezó la servidumbre política de la Italia meridional.

Mucho más compleja y articulada era la situación en la Italia centro-septentrional. Desde la transformación de los ayuntamientos en Señorías habían nacido, además de algunas entidades menores, el ducado de Milán, los de los Este en Ferrara, el de los Gonzaga en Mantua y el de los Montefeltro en Urbino. Los Saboya, feudatarios de las tierras situadas a caballo de los Alpes occidentales, anexionaron a sus dominios buena parte del Piamonte, Niza y la Saboya. Subsistían la República de Venecia, las de Génova, Florencia y Siena.

Ya a finales del siglo XIV, Milán se había convertido en el mayor centro comercial de la Italia septentrional, importante, sobre todo, para el tráfico de los tejidos. La principal actividad industrial de la ciudad consistía en las manufacturas laneras, aunque también florecían los talleres para la fábrica de armas, la industria del cuero y de las pieles, y las del papel y el pergamino. A esta laboriosidad correspondía una fuerte actividad política, desarrollada por los señores de la ciudad: primero, los Visconti (sobre todo Gian Galeazzo y Filippo Maria); luego, los Sforza (Francesco y después Ludovico el Moro). Como ya ha quedado dicho, los más relevantes intentos de unificación nacional fueron realizados precisamente por Gian Galeazzo Visconti, Señor de Milán.

Desde un punto de vista económico, el interés de Milán –como, de forma más general, el de todas las ciudades de la Lombardía– apuntaba hacia Europa continental; por eso sus ciudadanos fueron casi totalmente ajenos a las grandes exploraciones oceánicas de finales de siglo, aunque sufriendo, indirectamente, las consecuencias. Únicamente encontramos algunos milaneses –en su mayoría aventureros o fabricantes y comerciantes de armas– en el séquito de los portugueses en la India en una época más tardía, y sólo uno –Gerolamo Benzoni– con una cierta relevancia en América hacia mediados del siglo XVI.

Otras ciudades de Lombardía tuvieron una actitud algo diferente, más que nada como consecuencia de las más estrechas relaciones que las unían a Génova. Así, Cremona, patria de una célebre familia de comerciantes, los Affaitati, que tenían intereses en Portugal y en España, además de en Flandes.

También en este sentido, destaca sobre todo Piacenza. En los siglos XII y XIII, favorecida por el desarrollo de la artesanía y por el declive de Pavía, esta ciudad se había implantado como intermediaria de los importantes tráficos existentes entre Venecia y Génova. Además de como mercaderes, los placentinos se hicieron célebres como prestamistas de dinero. Pero, precisamente por esto, a mediados del siglo XIII algunos acontecimientos políticos internos y el fracaso del banco de los Leccacorvo en Génova impusieron un brusco frenazo a la economía de la ciudad. Muchos placentinos buscaron entonces una alternativa en el extranjero, particularmente en Sevilla y en Lisboa, donde desempeñaron a menudo papeles secundarios pero importantes en la organización de los viajes de exploración.

Mucho más activos con respecto a las exploraciones del siglo XV fueron los venecianos y los genoveses. Durante todo el siglo XIV, Génova y Venecia se habían desgastado en el intento recíproco de superarse una a la otra y de asegurarse el monopolio comercial de los mercados de Levante. La verdadera hostilidad, iniciada en el 1351, se dilatará con vicisitudes alternas hasta 1381, cuando concluyó la Paz de Turín. Sin embargo, a comienzos del siglo XV las dos ciudades se presentaban con una situación política distinta: de hecho, a despecho de las apariencias, las secuelas de la guerra habían sido mucho más graves para Génova que para Venecia.

A pesar de la amenaza de los turcos y de las dificultades financieras cada vez más fuertes, Venecia había logrado, efectivamente, mantener su posición como estado soberano, no sólo conservando el dominio del Adriático, sino también de sus antiguas posesiones del Egeo, de Creta y de Chipre. Las discordias interiores no habían minado la autoridad del estado. Antes de la conquista turca, Constantinopla era frecuentada habitualmente por los venecianos; después, pasado el primer momento de desconcierto, los intereses mercantiles les obligaron a mantener de cualquier forma unas relaciones, por buenas o malas que fuesen, tanto con éstos como con en el resto de los grandes emporios mercantiles del Mediterráneo oriental. Así, siguiendo una inteligente política de alternancias con los turcos, Venecia logró no interrumpir nunca su comercio en aquella región. El número y el nivel de los viajantes vénetos del siglo XV, dirigiéndose casi todos a los países del Medio y Extremo Oriente, atestigua que su interés por las experiencias viajeras no se había apagado en absoluto.

Génova, por el contrario, parecía haber agotado con el esfuerzo de la última lucha toda su potencia política. Desgarrada por las disputas intestinas, obligada a defenderse en el Mediterráneo occidental contra Marsella y las nuevas aspiraciones de Florencia y, sobre todo, contra la preponderante potencia de los aragoneses, iba de una alianza a otra. Pero la decadencia política y militar, la pérdida de las colonias del Mar Negro y del Levante después de la caída de Constantinopla a manos de los turcos (1453) no estuvo acompañada por el declive de la economía privada de los comerciantes y de los armadores. Algunos de ellos, de vez en cuando, lograron armar a lo largo del siglo XV un número de galeras igual o aun superior a las de la República. Sin embargo, conservando la fe en una tradición bien consolidada, nadie utilizó esta fuerza para hacerse con el poder; concretamente, preocupados por su propio beneficio, la pusieron al servicio de los soberanos que la necesitasen. Aparte de para fines militares, las flotas genovesas eran utilizadas con propósitos comerciales. Los soberanos ibéricos usaron ampliamente este servicio.

Paralelamente a las actividades marineras, florecieron en Génova las actividades industriales (de la seda y de las construcciones) y las propiamente capitalistas (operaciones de cambio y de crédito).

Pero el estado italiano que durante todo el siglo XV demuestra poseer todavía, desde cualquier punto de vista, una gran fuerza expansiva, es, desde luego, Florencia. En la segunda mitad del siglo XV sus dominios se extendían por casi toda la Toscana, incluidas Pisa, Pistoia, Arezzo y Volterra; sólo Siena y Lucca mantenían su independencia.

En 1434, gracias al apoyo del vulgo, los Medici se convirtieron en señores de la ciudad. Con ellos nació una de las más brillantes e inteligentes Señorías de Italia. A pesar de las tentativas por derrocar su poder (la llamada «Conjura de los Pazzi», en el 1478, fue la más trágica [1], los Medici se impusieron como fuerza política emergente, sobre todo después de que las controversias con el papado les convirtieran en los paladines de las autonomías regionales.

[1] En la conjura, urdida por algunas familias florentinas —entre las cuales se encontraban precisamente los Pazzi, directos rivales de los Medici— con el apoyo de Roma, fue asesinado Juliano, hermano de Lorenzo el Magnífico. La reacción de este último fue inmediata: algunos conjurados, entre los que estaba el arzobispo de Pisa, Francisco Salviati, fueron ajusticiados sumariamente, otros condenados a muerte o exilio.

En el extranjero, los comerciantes florentinos suplantaron al resto de italianos en muchas plazas, gracias a una organización más moderna y eficiente. A lo largo del siglo XV algunos de ellos alcanzaron posiciones de primerísimo orden. Inteligentes y sobre todo siempre medianamente más cultos que sus colegas, favorecieron la difusión de la cultura humanística fuera de Italia.

Hacia mediados del siglo XV, después de vanas luchas por dominarse unos a otros, los cinco estados mayores de la península –o sea el Estado de la Iglesia, el Reino de Nápoles, el Ducado de Milán, la República de Venecia y Florencia– llegaron a la Paz de Lodi (1454), que determinó una situación de estabilidad. En aquel momento, ésta fue vista con alivio, pero acabó por sancionar la incapacidad de Italia para convertirse en nación. La estabilidad se apoyaba en el inestable equilibrio de los intereses y de los egoísmos de las castas dominantes. Por esto, casi en todos los cinco estados la paz fue acogida con indiferencia por las clases populares.

El Humanismo, el Renacimiento y el nacimiento de una nueva visión del mundo

Precisamente mientras Italia iniciaba su decadencia política, se reafirmaba la gran revolución cultural del Humanismo y de Renacimiento. En las italianas cortes señoriales, donde los príncipes competían por atraer a artistas, literatos y filósofos, estos movimientos encontraron la manera de expresarse libre y cumplidamente. Era, en cierto sentido, la otra cara de la moneda.

El individualismo, la revalorización de los valores de la vida terrena, el culto a la belleza y a la inteligencia que acompañaron a la renovación de la cultura nunca habían sido tan fuertes en los siglos anteriores; parecían elaborados a propósito para secundar las expectativas de las nuevas clases emergentes burguesas y la refinada elegancia de las cortes principescas.

El esplendor del Renamiento italiano, testimoniado por las obras de arte que nos ha dejado y por el gran número de hombres de cultura –literatos y científicos– que florecieron entre el siglo XV y el XVI, no necesita ser ilustrado. Pero también es preciso entrar en el espíritu del Humanismo y del Renacimiento para entender a Colón, Américo Ves-

pucio, y al resto de los navegantes italianos de este período. No es casual —tal y como ya ha sido observado [2]— que éstos fueran contemporáneos de Leonardo da Vinci, Michelangelo, Raffaello, Sandro Botticelli, Angel Poliziano, Nicolò Machiavelli, Andrea Mantegna y Benvenuto Cellini.

Difundiéndose por los más desarrollados países de Europa, el Humanismo también propagó desde Italia una nueva manera de concebir la ciencia, aportando así una de las esenciales premisas teóricas para el descubrimiento cultural de América, entendido en el sentido más amplio y preciso de la palabra, o sea el de la adquisición estable y duradera de un conocimiento geográfico; un descubrimiento que requirió tiempo y no concluyó sino muchos años después del colombino.

No es fácil decir cuándo y cómo ha surgido el espíritu científico de la edad moderna, caracterizado por una concepción dinámica del conocimiento, síntesis entre especulación teórica y la observación práctica. Pero el Humanismo y el Renacimiento seguramente representaron un momento de vivaz transformación. La revalorización de la cultura clásica condujo a la percepción de sus inadecuados contenidos respecto a los tiempos nuevos, estimulando la búsqueda de nuevos modelos teóricos y de nuevos conocimientos.

Al principio, el redescubrimiento de las fuentes grecorromanas se limitó a las obras maestras de la literatura y de la filosofía, descuidando las obras de carácter científico, que continuaron circulando en las viejas traducciones del árabe. En estas traducciones, por ejemplo, se leyeron y estudiaron preferentemente las obras de Aristóteles. Sin embargo, en un segundo momento empezaron a ser divulgadas las traducciones del griego. Fue entonces cuando se tomó conciencia de los límites que la tradición impuso a la cultura, y empezó un difícil proceso de liberación de los esquemas medievales. Más adelante tendremos la oportunidad de ver cómo, tanto Colón como otros navegantes y viajeros italianos de la época de los grandes descubrimientos, son también, en un cierto sentido, la expresión de este proceso.

En el campo geográfico la renovación de la cultura estuvo marcada por el resdescubrimiento de la geografía ptolomeica. Para comprender su importancia tenemos que dar un paso hacia atrás.

[2] P.E. Taviani, «Intervento»: *Actas del V Congreso Internacional de Estudios Colombianos*, Génova, 1990, vol. I, p. 28.

La doctrina de la esfericidad de la Tierra nunca se había perdido en la Edad Media, pero el interés de los cosmógrafos se había concentrado, más bien, en algunas teorías relativas a las relaciones entre las tierras y los mares. Una de las más acreditadas era la que se define como «síntesis bíblico-cratesiana», dado que intentaba conciliar el esquema cosmográfico propuesto por el geógrafo griego Cratete de Mallo (siglo II a. C.) con la doctrina bíblica. En una esfera cubierta preferentemente por agua se imaginaba que existiesen cuatro porciones de tierras en consonancias emergentes, dispuestas simétricamente entre ellas. Pero en consonancia con la teoría de la unicidad de la génesis de la humanidad, sólo una de ellas era considerada habitable y habitada. Pequeñísimo con respecto a la amplitud de los océanos, este «ecumeno» podía ser considerado plano y como tal, en efecto, fue representado en algunos mapamundis medievales.

Otra teoría era la de inspiración aristotélica, difundida a través del *Trattato della sfera* de Juan Sacrobosco (John of Holywood). Según esta teoría, la Tierra era imaginada como una esfera, también en este caso cubierta casi toda por agua, en la cual estaba colocada una única Tierra firme, pero de tamaño simpre insignificante con respecto a la extensión de los mares. Por eso, también en este caso el universo podía ser representado como plano y rodeado por el océano.

Una tercera teoría, que los geógrafos medievales intentaron conciliar con las anteriores, era la de las cinco zonas climáticas. La superficie del globo se consideraba como dividida en cinco áreas climáticas: dos *frías*, inhabitables por el excesivo frío, en los polos; una *tórrida*, a caballo del ecuador, también ésta inhabitable pero por el excesivo calor; y dos zonas *templadas intermedias*. Pero desde la duplicidad de las zonas templadas nacía la controvertida cuestión de los antípodas. Según la ciencia cristiana, admitir la existencia de una región habitable y habitada en los antípodas de aquella en la cual se había realizado la redención querría decir renegar del principio de la unicidad de la creación de la especie humana. Por eso la mayor parte de los Padres de la Iglesia negó rotundamente que pudieran existir unos antípodas, aunque fuera posible la vida más allá de la zona templada boreal.

La arraigada fuerza de estos prejuicios está demostrada por un episodio que concierne directamente a Colón y a su proyecto de navegación transoceánica. Cuando los Reyes Católicos encargaron —como veremos— a una junta de expertos examinar su plan, hubo quien

–citando a san Agustín– negó que fuera posible navegar en el hemisferio opuesto al conocido, a pesar de que los portugueses hubiesen llegado ya, en sus viajes a lo largo de las costas de África, por debajo del ecuador, o sea muy hacia dentro de la *zona tórrida*, encontrándola habitada.

Así estaba la situación de los conocimientos geográficos de la cultura occidental cuando fue descubierta la *Geografía* de Claudio Ptolomeo. Difundida en la traducción del griego de Manuel Crisolora y Jacopo Angiolo (1410), la obra fue uno de los primeros libros publicados en imprenta: la primera edición, sin mapas, en efecto, vio la luz en Vicenza en 1475. Siguió a ésta una segunda edición en 1477, la de Bolonia, acompañada por 26 mapas.

Entre todas ellas, la más importante, por lo que aquí nos interesa, es el mapamundi. En él, utilizando la proyección cónica de Marino de Tiro, el geógrafo alejandrino representa el «ecumene» como una única masa de tierras, que, sin embargo, se extiende en longitud por 180 grados nada menos, desde las islas Afortunadas (Canarias) a la *Sérica* (la China), y en cuanto a la latitud desde 63 grados norte a 16 grados sur, desde *Tule* hasta *Agisimba*. El hecho de ser unitaria, no fragmentada en continentes, favoreció, desde luego, la acogida de esta imagen de la tierra habitada por la cultura cristiana.

Existían, sin embargo, dos diferencias muy significativas con respecto a las concepciones geográficas heredadas de la Edad Media. La primera que, inversamente a los ecumenes medievales, el de Tolomeo, ocupaba un hemisferio entero, dejando para las aguas sólo una mitad del globo. Se trata de una diferencia muy importante: la proporción entre las aguas y las tierras estaba, en efecto, totalmente modificada a favor de estas últimas, así es que la esfericidad de la Tierra aparecía, en toda su evidencia, interesando no sólo a la masa oceánica sino también a las superficies emergentes. La reducción de la amplitud longitudinal de los mares convertía en hipotética, incluso desde el punto de vista teórico, una navegación de Oriente a Occidente hasta los confines de Asia, suministrando una base científica a quien hubiese intentado repetir la experiencia de los hermanos Vivaldi.

Es más que probable que Colón, cuando formuló científicamente su proyecto de «buscar el Levante por el Poniente», tuviera presente un mapamundi en el cual estaban representadas estas mismas relaciones espaciales entre los mares y la tierra firme.

La segunda diferencia –en sí misma igualmente notable– tuvo consecuencias menos llamativas, pero igualmente significativas en la cultura del siglo XV. Se trata del característico cierre del océano Índico. En el sur de este mar, los planisferios ptolomeicos representaban una franja de tierra que conectaba por un lado con África –dibujada de forma mucho menos extensa en latitud de lo que es en realidad– y por el otro con el extremo oriental de Asia.

Puesto que la cultura occidental ya había adquirido la noción de la comunicación entre el Atlántico y el Índico en el sur de África [3], esta característica de la geografía ptoloméica fue considerada justamente errónea. Pero precisamente por esto estimuló el espíritu crítico de los humanistas, que ya no estaban dispuestos a aceptar pasivamente la autoridad de la tradición; un espíritu crítico que preparaba el camino al descubrimiento de la realidad geográfica del Nuevo Mundo, a través de la elaboración de esquemas cosmográficos nuevos, en los cuales América hubiera encontrado una colocación autónoma como entidad geográfica en sí misma.

Los valores de la tradición

Más determinantes por la génesis y la elaboración del proyecto colombiano fueron, sin embargo, los contenidos de la tradición medieval.

El *Diario de a bordo* del primer viaje de Colón da fe de que en los últimos meses del 1492, cuando, después del descubrimiento de las primeras islas, Colón navegaba de Cuba hacia Haití, él estaba seguro de haber llegado cerca de los confines del Imperio del Gran Khan, aunque no había encontrado el menor indicio de que fuera así. Tarde o temprano –escribía– encontraría la ciudad de Catai, «que es muy grande» [4].

Seis años después, a pesar de las desilusiones de la conquista y de la colonización de Haití, todavía creía que las tierras descubiertas por

[3] Como queda demostrado por la cartografía italiana desde el siglo anterior; por ejemplo, en el célebre mapamundi del genovés Petro Vesconte del 1340.

[4] Para las citaciones de escritos colombinos, nos referiremos a C. Colón, *Textos y documentos completos*, Madrid, 1982. Para ésta, *cfr.*, p. 63.

él formaban parte de Asia, un «otro mundo en que se trabajaron romanos y Alexandre y griegos para la aver»[5]. La misma convicción de haber llegado a Asia mantuvo Colón en el cuarto viaje, en la ardua y vana búsqueda del paso hacia la India; y todo hace pensar que esa convicción le haya acompañado hasta la muerte.

Muchos han considerado inexplicable y absurda esta anacrónica testadurez de Colón. ¿Cómo es posible –se dice– que no haya querido o sabido darse cuenta de lo que otros contemporáneos suyos lograron entender perfectamente? Sin embargo, mantenía relaciones de amistad con Américo Vespucio, a quien se debe la difusión de la idea de América como un «Nuevo Mundo».

En realidad la postura de Colón es perfectamente lógica, si se encuadra en los conocimientos y en las creencias de su época. Demasiado a menudo, cuando se analizan las bases teóricas de su proyecto, se olvida que él buscaba Asia. En efecto, estamos acostumbrados a mirar más a los resultados que a las premisas de su descubrimiento, más el océano que él tuvo el valor de atravesar, que al mundo exótico y en gran medida todavía fantástico al que se proponía llegar. Hombre de la Edad Media mucho más que del Renacimiento, Colón estaba dominado por la fascinación de Asia, aunque –como veremos– su natural buen sentido le impedía conceder demasiado crédito a las muchas leyendas que la propia Edad Media había levantado en torno a ella.

Como hemos visto, incluso después de la caída del Imperio romano, el recuerdo de los prósperos tráficos mercantiles que habían dado celebridad a los caminos hacia las Indias no había desaparecido. Las reiteradas interrupciones de dichos tráficos, primero como consecuencia de las invasiones bárbaras y luego por la formación de vastos imperios en Asia central, y por las dificultades de los contactos entre Oriente y Occidente determinadas por la presencia de la barrera del Islam en el Mediterráneo oriental, no habían agotado nunca, ni siquiera en los siglos más oscuros de la Alta Edad Media, el interés de Europa por Asia. Pero, las noticias relativas a las Indias –como se conocía por entonces a todo lo que se encontraba al este de Persia–, al transformarse en más inciertas debido a la imposibilidad de una comunicación directa, adquirieron así nuevos significados.

[5] Como escribía en la carta en la que contaba a los Reyes Católicos su tercer viaje; *cfr. ibidem*, p. 207.

Efectivamente, el Oriente no sólo era el inmenso y desconocido país del que procedían las especias, los perfumes, las gemas y los tejidos preciosos, y muchas más cosas que volvieron a ennoblecer la vida de los pueblos de Europa. En la compleja filosofía medieval, era también el lugar más elevado —y por tanto más sagrado y perfecto— de la tierra, lugar privilegiado, porque en Oriente nace el sol, fuente de vida y expresión de Dios. No es casual que los mapas medievales representen el este en lo alto.

Aquí se dibujaba el Paraíso Terrenal, colocado en una alta montaña desde la cual manaban los cuatro ríos sagrados: el Ganges, el Tigris, el Éufrates y el Zeón [6]. A las puertas de Oriente estaba Jerusalén, centro del mundo. Entre Jerusalén y el Paraíso Terrenal estaba el reino del Preste Juan, y más allá de éste toda una serie de regiones fantásticas, llenas de monstruos y de peligros, mezcladas con las reales, cuyo recuerdo había sobrevivido al fracaso de los conocimientos geográficos de la Edad Media.

Estas regiones funcionaban como una barrera en defensa de la entrada en el Paraíso Terrenal, lugar de delicias prohibido al género humano después del pecado original. Muchas leyendas atribuían a los santos viajeros el propósito de llegar, pero diciendo que sólo algunos de ellos, y únicamente por voluntad de Dios y a través de toda una serie de «pruebas», lo habían logrado. Si se tiene en cuenta todo esto, no hay por qué extrañarse de que Colón, que había llegado en el tercer viaje a la desembocadura del Orinoco, entendiendo que un río tan grande sólo podía proceder de un continente y no logrando situarlo en ninguno de los esquemas geográficos que conocía, pensase haber llegado al Paraíso Terrenal, «donde no puede llegar nadie salvo por voluntad de Dios» [7]. ¿No había sido él el instrumento del cual Dios se había servido para traer la luz de la fe hasta los confines más extremos del mundo? ¿Cómo habría podido imaginar que el jardín del Edén, lugar sagrado de la Creación, no fuera una entidad real?

A mediados del siglo XV, muchos mitos y leyendas relativas a Oriente encontraron una feliz ubicación en la obra del inglés John de

[6] Con este nombre, más que un único río, los geógrafos de la Edad Media señalaban el conjunto de la hidiografía de África septentrional al sur y al este del Sahara, confundiendo así a menudo el Nilo con el Senegal, del que tenía tenues y vagos conocimientos indirectos.

[7] *Cfr.* C. Colón, *op. cit.*, p. 218.

Mandeville; un *Itinerario* imaginario, que iba, precisamente, de Jerusalén al país del Preste Juan, además de a todos los lugares –reales o fantásticos– que conformaban Asia para la ciencia de la época. La cultura del siglo XV, que no era capaz de distinguir lo real de lo imaginario, acogió los *Viajes* de Mandeville de la misma manera a como había acogido los de Marco Polo. Más bien, precisamente, porque respondían a la perfección a las expectativas de una época, en toda Europa, incluida España, tuvieron un éxito incluso mayor al del *Milione*, y después de la invención de la imprenta se publicaron repetidas veces, hasta llegar a 35 ediciones en la segunda mitad del siglo [8].

En resumidas cuentas, en vísperas del descubrimiento de América, en la compleja estratificación de la cultura, los seres monstruosos de la India, los antropófagos del Extremo Oriente, los cinocéfalos, los hombres con cola, las sirenas y las amazonas formaban parte, todavía, junto con el oro, las especias, la seda y las gemas, del Oriente con el que habían fantaseado los pueblos de Europa. Para ellos, la experiencia de Marco Polo y la fantasía de John de Mandeville guardaban la misma fascinación.

Los viajeros italianos en Oriente durante el siglo XV

El interés cultural de Europa por Oriente se mantuvo vivo gracias a algunas experiencias viajeras realizadas a lo largo del siglo XV, entre las cuales las más significativas son las de algunos vénetos, y especialmente Caterino Zeno, Giosafath Barbaro, Ambrogio Contarini y sobre todo Nicolò de' Conti.

Este último es desde luego uno de los mayores viajeros de todos los tiempos. Basta con pensar en su itinerario: salió en 1414 desde Damasco y llegó hasta Ormuz, atravesando Mesopotamia. Desde aquí navegó hasta Ceilán y el golfo de Bengala, y luego desde Birmania hasta Sumatra. Después de un año volvió a la India, remontó el Ganges y por vía terrestre llegó a las costas del Malabar, desde donde desembar-

[8] J.W. Bennet, *The Rediscovery of Sir John Mandeville*, Nueva York, 1958, pp. 337-385. Sin embargo, no tenemos ninguna prueba de que Colón conociera la obra de Mandeville, por lo menos en la víspera de su primer viaje.

có por segunda vez en Birmania. Después de haber recorrido el valle de Irrawaddi, llegó hasta Java y Borneo. De vuelta a la India, alcanzó Calicut por vía marítima Aden y el mar Rojo, y volvió a su patria después de haber atravesado el Sinaí y Egipto.

En total el viaje duró 25 años. Probablemente se hubiera perdido su memoria, si el informe no se hubiera recogido en el *De varietate fortunae* del humanista Poggio Bracciolini por orden del papa Eugenio IV, del que Conti había solicitado el perdón, ya que fue obligado a abjurar de la fe cristiana durante el viaje para salvar su vida.

En cambio, precisamente porque se había confiado a la pluma de un humanista, el recuerdo de la experiencia viajera de Nicolò de' Conti permaneció muy vivo en los ambientes cultos. Aunque no tuvo la popularidad del *Milione* o de los *Viajes* de Mandeville, fue considerado, de hecho, en aquellos ambientes como una fuente de información de primer orden. Halló por eso una gran repercusión en los tratados geográficos del siglo XV. En su *Historia rerum ubique gestarum* Enea Silvio Piccolomini –el futuro papa Pío II– lo utilizó para describir el Asia suroriental, con respecto al que la geografía clásica, que se remontaba a Tolomeo, sólo había transmitido vagas nociones. Y a través de la *Historia rerum,* las noticias relatadas por Nicolò de' Conti acerca de esta parte de Asia, tal vez en el límite entre la realidad geográfica y la fantasía de la teratología medieval, llegaron hasta Colón y contribuyeron, así mismo, a formar su imagen del Extremo Oriente.

Los viajes de Caterino Zeno, Giosafath Barbaro y Ambrogio Contarini –embajadores todos ellos en la corte del rey de Persia Uzun Hasan– realizados respectivamente a partir de 1471, 1472 y 1474, están relacionados, por el contrario, con la historia de la política veneciana.

Preocupada por la vitalidad del Imperio otomano, que amenazaba de una manera cada vez más directa sus colonias [9], la Serenísima había buscado y encontrado en aquellos años en el soberano persa a un interlocutor muy atento, que ponía todo su interés, al estar también él amenzado, en afianzar una alianza antiturca. Los contactos diplomáticos entre los dos estados fueron por eso frecuentes y aunque no llegaron al acuerdo esperado, no fueron infructuosos ni desde el punto de vista político, ni tampoco en el cultural. A través del relato de sus em-

[9] Del 1430 data la conquista turca de Salónica; del 1470 la de Negroponte.

bajadores, Venecia conoció y apreció la exquisitez del arte y de la literatura persas, y enriqueció el patrimonio de sus conocimientos geográficos, tanto físicos como antropológicos.

Además, el viaje a Oriente, aunque sólo fuera hasta las colonias del Egeo y del mar Negro, estaba considerado por los jóvenes patricios venecianos como una positiva experiencia de vida, un noviciado necesario para su formación.

El mismo Giosafath Barbaro, antes de convertirse en embajador de la Serenísima había viajado durante años. En 1438, había estado con los tártaros en Migrelia, luego había visitado Georgia, Crimea y Moscovia. Desde Rusia había pasado a Polonia, volviendo a Venecia sólo en 1452. En todos los lugares había intentado estudiar el idioma y las costumbres de los pueblos que había encontrado. Hasta el punto de que cuando se encontró delante de Uzun Hasan, único europeo de su tiempo, fue capaz de dirigirse a él en su idioma. Antes de presentarse a la corte persa, se había detenido durante un año en Chipre y había llegado a Tauris tras un arriesgado viaje, a través del Tauro desde el golfo de Alejandría.

Por otra parte, Ambrogio Contarini, llegó a Persia por una vía septentrional, a través de Austria, Polonia, Ucrania, Crimea y el Cáucaso.

Tanto uno como otro fueron recibidos con todos los honores y tuvieron la oportunidad de profundizar en el conocimiento de los lugares y de las costumbres del pueblo persa. Aún mejor que ellos, en fin, había sido recibido Caterino Zeno, que hasta estaba emparentado con el soberano persa, habiéndose casado con una hija de la hermana de Despina Comneno, mujer de Uzun Hasan.

Entre razón y fantasía, entre mito y realidad geográfica, el Asia de Colón nació *también* de esos viajes. Éstos constituyen otra pieza en el complicado mosaico de la génesis conceptual del descubrimiento de América.

En cambio, no tuvo influencia en el pensamiento de Colón el viaje a Oriente del genovés Jerónimo da Santo Stefano, porque éste, que entre el 1494 y 1499 estuvo en India e Indonesia con su paisano Jerónimo Adorno, dejó Génova en 1491. Pero merece ser recordado, no sólo como testimonio del interés que, precisamente en los mismos años en los que se realizaba el descubrimiento de América, los geno-



Ilustración 4. Jacopo de' Barbari, Planta en perspectiva de Venecia. Detalle (Ilustración sacada de J.H. Parry, *Le grandi scoperte geografiche*, Milán, 1966).

veses mantenían por Oriente, sino también por las relaciones establecidas luego entre Santo Stefano y Colón.

El viaje duró muchos años. Después de una larga estancia en El Cairo, Santo Stefano y Adorno atravesaron el mar Rojo hasta Aden y desde aquí se embarcaron hacia la costa de la India. También ellos, como Nicolò de' Conti, vieron Calicut antes de la llegada de los portugueses de Vasco de Gama; luego se dirigieron a Ceylán y a Pegú, donde Jerónimo de Adorno murió. Solo, Santo Stefano emprendió la difícil vuelta, haciendo escala en Sumatra, en las Maldivas y en Ormuz. El viaje terminó en Trípoli, Siria, desde donde el 1 de septiembre de 1499 escribió una interesante carta-informe que, afortunadamente, nos ha llegado.

Ya se conocía algo de las relaciones entre Colón y Santo Stefano; pero recientemente se ha encontrado una copia de la carta que el primero escribió a los Reyes Católicos el 7 de julio de 1503 desde Jamaica [10], de la que se deduce que Santo Stefano, habiendo regresado a su patria y conociendo el descubrimiento de Colón, se había puesto en contacto con él y no sólo le suministró noticias acerca de los países que había visitado, sino que proyectaba seguir con él la exploración de las regiones orientales.

Esto confirma indirectamente que en la época del cuarto viaje, Colón estaba convencido todavía de las posibilidades de una conexión entre las tierras descubiertas por él y el Oriente, y aún convencido de haber llegado a las fronteras de Asia, a despecho de todas las pruebas en sentido contrario que con el desarrollo de las exploraciones se iban acumulando.

La aportación italiana a los viajes de exploración de los portugueses

Mientras el redescubrimiento de la obra de Tolomeo, proponiendo una nueva y distinta relación entre las tierras y los mares, revolucionaba las bases de la geografía medieval e inducía a pensar en unas tie-

[10] En el *Libro Copiador*, del que tendremos ocasión de volver a hablar; *cfr.* C. Colón, *Manuscrito del Libro Copiador*, A. Rumeu de Armas (ed.), 1989, t. II, pp. 573-593.

rras firmes pobladas más amplias y extensas en la superficie terrestre (en oposición, pues, a las teorías cosmográficas que habían dominado la Edad Media), después de las navegaciones de los portugueses por el océano Atlántico promovidas por el príncipe dom Enrique, quedaba en entredicho la unicidad de lo habitable que había constituido la premisa natural de la teoría cristiana de la génesis unitaria de la especie humana.

La actividad de dom Enrique constituye una de las expresiones más significativas del despertar civil de la Europa tardo medieval. Iniciados en la segunda década del siglo XV, los viajes de los portugueses por el Atlántico prosiguieron bajo la guía del príncipe hasta su muerte, ocurrida en 1460, y después de un paréntesis en el que el interés de los soberanos se atenuó, éste se recuperó con renovado vigor en la figura de João II. Durante su reinado, en efecto, fueron realizadas las expediciones de Diógo Cão y la de Bartolomeu Dias, y proyectado el viaje de Vasco de Gama.

Avanzando sistemáticamente en sus exploraciones, en los años setenta los portugueses habían alcanzado y superado el ecuador. Fue entonces cuando tuvieron que enfrentarse a numerosas dificultades: la insalubridad del clima, las costas sin puertos, cubiertas por espesa vegetación que hacían difíciles los atraques y, por tanto, la posibilidad de abastecerse con víveres frescos, las poblaciones indígenas a menudo hostiles. Las corrientes y los vientos, tan diferentes de los de la zona templada, y el hecho de que más allá de los 5 grados norte se perdía la referencia con la estrella Polar —con la que los marineros solían calcular la latitud, y así su propia posición en el mar— hicieron imprescindible el recurso de nuevos y más sofisticados métodos de orientación y de navegación, basados en la observación del sol o de otras estrellas y, más tarde, en el uso de tablas astronómicas. Pero el paso del ecuador demostró de manera inequívoca la falta de fundamentos de la teoría de las cinco zonas: de hecho, la zona tórrida estaba poblada e, incluso, al sur del ecuador la navegación era posible.

Sin embargo, la cultura de las postrimerías del siglo XV, aun cuando llegó a percibir la novedad que residía en todo esto, no fue capaz de utilizarlo para elaborar nuevos paradigmas geográficos. Al contrario, intentó conciliarlo con los conocimientos adquiridos, según un método arraigado en la Edad Media, que había hecho del sincretismo el sistema más común para aumentar los propios conocimientos.

Únicamente en los ámbitos más próximos a los marineros y a los comerciantes, siempre atentos a rastrear nuevas fuentes de beneficios, la ampliación del horizonte geográfico y el perfeccionamiento de las técnicas náuticas determinadas por las exploraciones portuguesas, tuvieron una respuesta inmediata. En estos ambientes vivían muchos italianos. Su participación en los primeros viajes de exploración de los portugueses en el Atlántico no fue, por supuesto, ni númericamente consistente, ni cualitativamente determinante. Sin embargo, ésta existió y sirvió para mantener vivo en Italia el interés hacia los viajes de exploración. Acostumbrados ya desde hacía siglos a una gran movilidad, desde un principio, algunos italianos se pusieron al servicio del príncipe dom Enrique.

Uno de los primeros fue el placentino Bartolomeo Perestrello. En el conjunto de las exploraciones portuguesas del siglo XV, su participación es escasa y su nombre apenas merecería ser recordado, si no fuera porque después de su muerte, una de sus hijas, Felipa, se casó con Cristóbal Colón.

Bartolomeo Perestrello descendía de una familia de la nobleza feudal. En Piacencia, los Perestrello –o Pollastrello– nunca se habían mezclado con aquella parte de la aristocracia ciudadana que se dedicaba al comercio de mercancías. Parece, pues, improbable que el traslado de alguno de ellos a Portugal –ocurrido hacia finales del siglo XIV– se debiera al comercio. Por el contrario, fue probablemente una consecuencia de las crisis económicas que sufrió la ciudad en aquellos años.

Bartolomeo era hijo de un tal Felipe. Nació alrededor de 1400 y entró muy joven al servicio de la Casa de Avis, antes del rey dom João y después de su tercer hijo, el príncipe dom Enrique. Como escudero de este último, en 1420, tomó parte con João Gonçalves Zarco y Tristaô Vaz Teixeira en la colonización de Madeira y de Puerto Santo. Por eso, el 1 de noviembre de 1466 el rey le nombró primer capitán donatario de esta última isla, con una investidura transmisible también a sus hijos varones.

Una parte mucho más relevante tuvieron, al contrario, otros italianos, que se pusieron al servicio del príncipe unos años más tarde. Entre ellos, la figura sin lugar a dudas más significativa, es la del veneciano Alvise da Mosto.

Ateniéndose a lo que él mismo cuenta en sus *Relaciones* [11], el encuentro con el príncipe se debió a un hecho casual. Tenía 22 años cuando, en agosto de 1454, se embarcó en las galeras mandadas por Marco Zen, con dirección a Flandes. Después de haber superado el estrecho de Gibraltar fue obligado por el mal tiempo a detenerse en el cabo de San Vicente, donde, nada más poner pie en tierra, tuvo una conversación con el cónsul veneciano Patrizio de' Conti y luego con el secretario del príncipe. Los dos le aconsejaron vehementemente ponerse al servicio de este último. Despertada su curiosidad y halagado por las promesas que se le hacían, Da Mosto aceptó.

De esta forma, se embarcó en una pequeña carabela y el 22 de marzo de 1455 partió a un viaje que le condujo a Puerto Santo, Madeira, a las Canarias y finalmente a Cabo Verde. Aquí encontró otras dos carabelas; portuguesas; en una de ellas iba el genovés Antoniotto Usodimare. Decidieron proseguir juntos para protegerse. Los tres barcos alcanzaron y exploraron juntos la desembocadura del Gambia, donde tuvieron un enfrentamiento con los indígenas.

Al año siguiente, zarpando de Portugal siempre en compañía de Antoniotto Usodimare y de una tercera carabela, Da Mosto recorrió las costas africanas hasta el río Gambia y, adentrándose en él 60 millas, entabló relaciones comerciales con los indígenas consiguiendo de ellos esclavos, polvo de oro, dátiles, monos y marfil. Luego prosiguió hacia el sur hasta las islas Bissagos [12].

Aunque estos viajes no fueran en absoluto insignificantes, la importancia de Alvise da Mosto en la historia de las exploraciones del siglo XIV no se debe fundamentalmente a ellos, sino más bien a la repercusión que su experiencia viajera tuvo en la cultura de su tiempo. De hecho, el relato de sus viajes, escrito por él mismo, se conocía muy

[11] Publicadas por primera vez en los *Paesi nuovamente retrovati et Novo Mondo da Alberico Vesputio intitulato,* 1507; obra que tuvo seis reediciones antes del 1521 y se volvió a proponer en el I volumen de G.B. Ramusio, *Delle Navigationi et Viaggi*, Venecia, 1550-1556.

[12] En 1456 salía de Portugal otra expedición de tres carabelas, al mando de Diogo Gomes. La coincidencia hizo suponer que Da Mosto y Usodimare fuesen capitanes de dos de estas carabelas. Por esto a menudo las experiencias de las cuales habla el viajero veneciano en su relación se atribuyen a Gomes. Este último está considerado como el descubridor también de las más orientales de las islas del Cabo Verde, que sin embargo dos documentos portugueses de 1462 y de 1497 atribuyen al lígure Antonio de Noli.

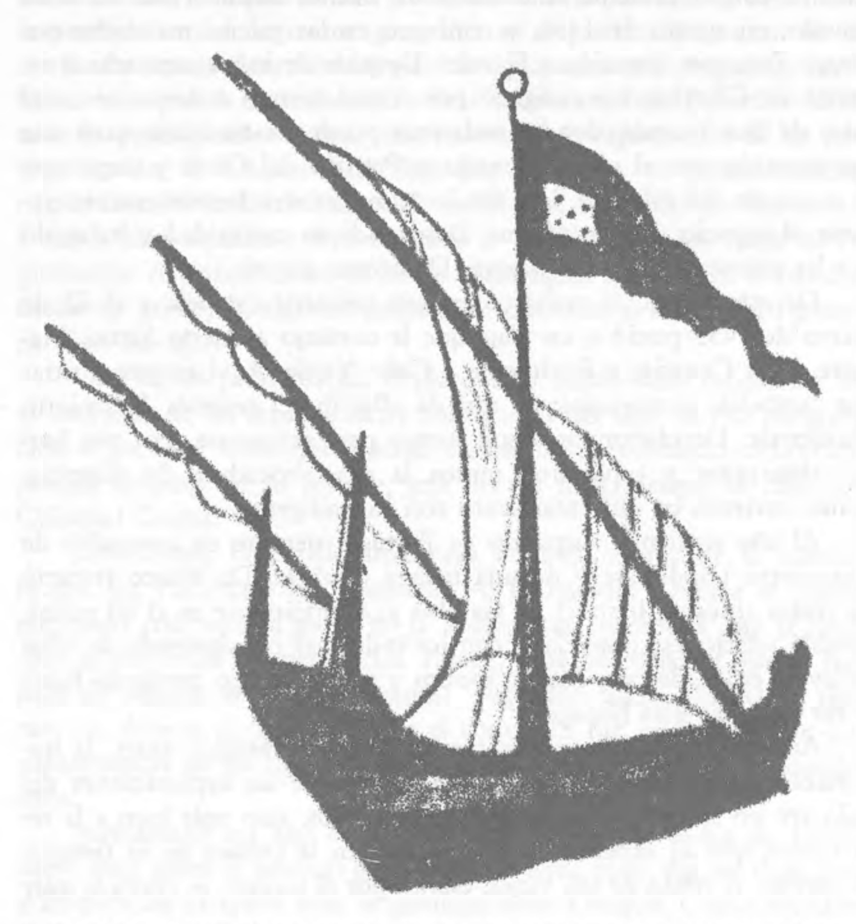


Ilustración 5. Carabela portuguesa (Ilustración sacada de D. Peres, *Descobrimentos portugueses*, Coimbra, 1960).

bien y fue publicado en los primeros años del siglo XVI junto al *Mondus Novus* atribuido a Américo Vespucio, compartiendo con él un éxito enorme, hasta llegar a ser incluido en la célebre colección de Juan Bautista Ramusio [13].

[13] G.B. Ramusio, *op. cit.*, vol. I; en la ed. de 1550, fols. 105r-121r.

Extensas y detalladas, las *Relaciones* de Da Mosto están repletas de noticias sobre las técnicas de navegación de los portugueses, sobre las perspectivas de sus viajes, sobre sus conocimientos geográficos acerca de las relaciones mantenidas con las poblaciones indígenas. Una cantidad de noticias que ha sido de gran valor para reconstruir en todos sus detalles algunos momentos significativos de la gran epopeya de las navegaciones atlánticas lusitanas.

Las colonias italianas en la península Ibérica

A lo largo de su expansión en los siglos XI-XIII, los italianos también se habían establecido con sus colonias en muchas ciudades de la península Ibérica. Con el tiempo, la base de sus transacciones acabó por localizarse en dos ciudades: Sevilla y Lisboa.

La primera, después de la conquista cristiana había visto aumentar notablemente su población, atraída por las posibilidades comerciales ofrecidas por su privilegiada posición. Su puerto, en una muy estrecha conexión con el de Sanlúcar de Barrameda, desarrollaba múltiples funciones. Ante todo constituía la tradicional vía de salida de las exportaciones de la España meridional: trigo, vino, aceite, lana y pieles; pero también era la puerta de entrada para otras mercaderías alimenticias, de tejidos, pez alumbre. Desde las islas atlánticas llegaba el azúcar y de Lisboa las mercancías que los portugueses recogían a lo largo de las costas de África, en primer lugar los esclavos.

Atraídos por las crecientes posibilidades que estos tráficos ofrecían, desde el siglo XIII habían llegado a Sevilla muchos mercaderes italianos que, sin embargo, sólo se asentaron de forma estable en la ciudad en la primera mitad del siglo siguiente. De entre todos ellos, los primeros fueron los genoveses, que consiguieron del rey Fernando III una serie de privilegios *(Privilegios de la nación genovesa)*, ratificados luego por Alfonso X en 1261: se les atribuyó un barrio y se les permitió construir un horno, un baño y un almacén de tejidos. Pudieron utilizar como juzgado la mezquita de la plaza de San Francisco y tuvieron una iglesia propia. Más tarde llegaron otros grupos de italianos piamonteses, lombardos, venecianos y, sobre todo, toscanos. Cuando Colón llegó a Sevilla, eran muy numerosos y activos los florentinos.

También en Lisboa los primeros asentamientos italianos fueron genoveses, probablemente como continuación del de Emanuele Pessagno, que, como ya vimos, fue nombrado almirante del rey de Portugal en 1317.

En la primera mitad del siglo XV Lisboa se convirtió en el centro de coordinación de los tráficos mercantiles entre Flandes, Inglaterra e Irlanda por un lado, y Madeira y Canarias por otro, con los flujos de entrada y salida desde el Mediterráneo. Lógico, pues, que se estableciesen numerosas casas comerciales italianas. Tutelados por cónsules propios, los italianos gozaban también en Lisboa de particulares privilegios.

Entre los italianos de Lisboa merece ser recordado el florentino Bartolomeo Marchionni. Se había instalado en esta ciudad, en 1470, como aprendiz del comerciante florentino Cambini; después hizo rápidamente fortuna, llegando a tener unas plantaciones de azúcar en Madeira, y a comerciar la seda española y los cueros de Irlanda. Pero las mayores ganancias le llegaban del comercio de los esclavos de Guinea, que con el marfil constituían las aportaciones principales de las importaciones desde aquella región [14]. Como la mayor parte de sus contemporáneos, Bartolomeo Marchionni se ocupaba también de operaciones financieras. En 1480 adoptó la ciudadanía portuguesa y seis años más tarde solicitó y consiguió de los Reyes Católicos el permiso para instalar una filial en Castilla, que finalmente quedó establecida en Sevilla. Al frente de su dirección fue colocado Juanoto Berardi, un personaje del cual tendremos ocasión de hablar a propósito de Colón y de Américo Vespucio.

Con Bartolomeo Marchionni, muchos comerciantes y banqueros italianos que se habían instalado en la península Ibérica desempeñaron un papel importante en la organización y financiación de los primeros

[14] Es necesario precisar a este respecto que la trata de los esclavos de las regiones saharianas y transaharianas no representaba una novedad. Desde hacía siglos la practicaban los árabes. En el Occidente cristiano se consideraba perfectamete coherente con los principios de la religión. Los pontífices la legitimaron con varias bulas, como las de Nicolás V del 1452 y del 1454-55 –que autorizaban a los soberanos portugueses a atacar y a someter por la fuerza a sarracenos y a paganos y a apoderarse de sus territorios– y la de Pío II del 1459 *(Intenta salutis)*, con la que se concedían indulgencias a los conquistadores de Alcacer-Ceguer.

viajes del descubrimiento, tanto de los portugueses como de los españoles [15]. Acostumbrados al riesgo de las vicisitudes de su profesión, no tuvieron miedo alguno en invertir grandes capitales. Alguna vez obtuvieron notables beneficios, alguna otra vez sufrieron fuertes pérdidas. Siempre –como consecuencia de las relaciones que habían mantenido con sus ciudades de origen y con sus contemporáneos diseminados por Europa, ya fuera en los años inmediatamente anteriores al descubrimiento colombino o en los inmediatamente posteriores–, fueron el vehículo más importante de comunicación y de difusión en todo el Occidente de las noticias relativas al avance de las exploraciones atlánticas, y por eso contribuyeron de una manera determinante a la formación de la nueva cultura geográfica.

[15] Y también en los de otras naciones. En Francia, por ejemplo, fueron los comerciantes italianos los que financiaban los viajes de Juan de Verrazzano; *cfr.* más adelante el capítulo VIII.

naves del descubrimiento, tanto de los portugueses como de los españoles [27]. Acostumbrados al riesgo de las vicisitudes de su profesión, no tuvieron miedo alguno en invertir grandes capitales. Alguna vez obtuvieron notables beneficios, alguna otra vez sufrieron fuertes pérdidas. Siempre —como consecuencia de las relaciones que habían mantenido con sus ciudades de origen y con sus contemporáneos diseminados por Europa, ya fuera en los años inmediatamente anteriores al descubrimiento colombino o en los inmediatamente posteriores— fueron el vehículo más importante de comunicación y de difusión en todo el Occidente de las noticias relativas al avance de las exploraciones atlánticas, y por eso contribuyeron de una manera determinante a la formación de la nueva cultura geográfica.

Entre los italianos de Lisboa merece ser recordado el florentino Bartolomeo Marchionni. Se había instalado en esta ciudad, en 1470, como aprendiz del comerciante florentino Cambini; después hizo rápidamente fortuna, llegando a tener unas plantaciones de azúcar en Madeira, y a comerciar la seda española y los cueros de Irlanda. Pero las mayores ganancias le llegaban del comercio de los esclavos de Guinea, que con el marfil constituían las importaciones principales de las importaciones desde aquella región [illegible]. Como la mayor parte de sus contemporáneos, Bartolomeo Marchionni se ocupaba también de operaciones financieras. En 1480 adquirió la ciudadanía portuguesa y seis años más tarde solicitó y [illegible] de los Reyes Católicos el permiso para instalar una filial en Castilla, que finalmente quedó establecida en Sevilla. Al frente de su dirección fue colocado Juanoto Berardi, un personaje del cual tendremos ocasión de hablar a propósito de Colón y de Américo Vespucio.

Con Bartolomeo Marchionni, muchos [illegible] y banqueros italianos que se habían instalado en la península Ibérica desempeñaron un papel importante en la organización y [illegible] de los primeros

[27] Y también en los de otras naciones. En Francia, por ejemplo, fueron los comerciantes italianos los que financiaban los viajes de Juan de Verrazzano; cf. más adelante el capítulo VIII.

III

CRISTÓBAL COLÓN: DE LA INTUICIÓN AL DESCUBRIMIENTO

El nacimiento de una leyenda

En la gran novela del descubrimiento de América, Cristóbal Colón es el personaje clave y, por tanto, el más conocido y estudiado y el que más ha estimulado la fantasía de los poetas y de los artistas de todos los tiempos.

Él se presta muy bien a ser interpretado de una manera novelesca. Luces y sombras se alternan sin pausas en su vida: un nacimiento modesto y el rapidísimo ascenso hasta los niveles más altos de la escala social; el triunfo tras el descubrimiento y la humillación del cautiverio al finalizar el tercer viaje; la ilusión de haber llegado a las Indias y la desilusión de la conquista; en fin, una serie de vicisitudes que parecen estar hechas justo para exaltar al personaje más allá de los hechos y para convertirle en un sujeto ideal de las historias noveladas, dramas y obras de arte.

Pero los historiadores también han tenido mucho que decir sobre Colón, interpretándole de las más variadas maneras: portador de Cristo al Nuevo Mundo para sus primeros biógrafos que veían en su nombre un significado profético e, incluso, un santo para Rosselly de Lorgues, ha llegado a ser considerado por algunos como el mayor responsable de la esclavitud y del genocidio de los indios, por otros como un hombre sórdido, ávido sólo de riquezas y de poder. Entre la imagen del héroe predestinado de la epopeya de la conquisita y la del necio pero afortunado aventurero hay una gran diferencia; sin embargo, basándose en los mismos documentos, Colón ha sido descrito de

estas dos formas extremas, además de, naturalmente, todas las intermedias.

En cada uno de los enfrentados juicios formulados sobre él a lo largo de los siglos existe, sin embargo, un fundamento de verdad. Porque Colón fue al mismo tiempo un grandísimo navegante y un pésimo hombre político, incapaz de mediar y de dialogar con sus compañeros. Así mismo, la profunda religiosidad contrasta con ciertos aspectos poco agradables de su carácter, que él no supo o no quiso corregir, mientras la genial formulación de su proyecto de descubrimiento parece, a primera vista, incompatible con las modestas premisas de su cultura autodidacta. Así pues, pasados cinco siglos del descubrimiento de América, la personalidad de su principal protagonista aparece todavía como problemática.

Un obstáculo para una más serena visión de la vida de Colón, representa sobre todo la tradición plurisecular, que ha transmitido sobre él no pocas noticias increíbles o discutibles. Esta tradición se fundamenta esencialmente sobre una antigua biografía de Colón, que en el pasado tuvo mucho éxito: aquella *Historia del Almirante*, aparecida por primera vez en imprenta en Venecia en 1571 en versión italiana y que se atribuyó, desde entonces, a Hernando Colón, segundo hijo de Cristóbal Colón [1].

Hoy, después de casi un siglo de interminables polémicas, la mayor parte de los investigadores coincide en considerar que la *Historia del Almirante*, en la forma en la cual ha llegado hasta nosotros, es en realidad el resultado de una compleja operación editorial en la cual el hijo de Colón tuvo un papel limitado. En efecto, parece ser cierto que buena parte de las noticias poco creíbles que se leen en la *Historia del Almirante* y que durante muchos años los historiadores se han esforzado en explicar no hayan sido escritas por él, sino que han sido más bien invenciones —o mejor reelaboraciones y exageraciones— de un ignoto compilador que, después de la muerte de don Hernando, se basó

[1] Nacido en Córdoba el 5 de agosto de 1488 y muerto en Sevilla el 12 de julio de 1539, don Hernando fue el hijo predilecto de Colón. Bibliófilo y erudito de primerísimo orden, después de la muerte de su padre estuvo siempre muy cerca de su hermano Diego, haciendo todo lo posible para el reconocimiento de sus derechos. De la *Historia del Almirante* no se encontró nunca el original español; *cfr.* I. Luzzana Caraci, *Colombo vero e falso. La costruzione delle «Historie» fernandine*, Génova, 1989.

en un manuscrito suyo para redactar una obra que tenía como único fin el de sacar a la luz los grandes méritos de su padre. Y eso, no tanto con la intención de defender la memoria del descubridor del Nuevo Mundo, sino, más bien, de realzar el honor de su familia, que en aquellos años había estado muy comprometida por los acontecimientos matrimoniales de don Luis Colón, degenerado nieto de Colón y tercer almirante de las Indias [2].

Con tal propósito, posiblemente el desconocido manipulador no tuvo escrúpulos en alterar la verdad histórica. La *Historia del Almirante*, en definitiva, considerada durante mucho tiempo como la fuente más segura para la reconstrucción de la vida de Colón, no lo es tanto, aunque permanece como una de las más útiles.

Desafortunadamente, cuando se eliminan de la biografía de Colón las noticias patentemente falsas, las exageraciones y las imprecisiones que nos han sido transmitidas por la *Historia del Almirante*, se abren grandes vacíos que no siempre son posibles de rellenar con la ayuda de otras fuentes históricas, incluso si estas últimas son numerosas [3]. No sólo porque éstas son, casi todas, menos ricas en detalles, sino porque, por distintas razones, también presentan problemas de interpretación. Reconstruir algunos acontecimientos de la vida de Colón, sobre todo para aquella parte que precede a su paso por España, continúa siendo, por tanto, muy difícil.

Pero como compensación, en los últimos años se han encontrado numerosos documentos de archivo. Este hecho, unido a una metodología histórica más madura, ha permitido solventar añejas cuestiones que en el pasado habían suscitado interminables polémicas.

[2] Débil e inepto, el sobrino de Colón –hijo de don Diego y de María de Toledo– tomó parte también en la difusión de la *Historia del Almirante* desde España –donde no había logrado publicarla– a Italia, donde fue llevada por el genovés Baliano de' Fornari, a quien probablemente don Luis se la había vendido para saldar una vieja deuda.

[3] Además de la *Historia de las Indias* de Bartolomé de Las Casas, que tendremos ocasión de citar luego más adelante y que en muchas partes se acerca a la *Historia del Almirante*, hay que recordar al menos el *Sumario de la Natural Historia de las Indias* (1.ª ed., Toledo, 1526) y la *Historia general y natural de las Indias* (1.ª ed. parcial, Sevilla 1535) de Gonzalo Fernández de Oviedo, las *Decades de Orbe Novo* de Pedro Martir d'Anglería (las tres primeras fueron publicadas en Alcalá de Henares en 1516, pero la obra completa vio la luz sólo en 1530) y la *Historia de las Indias* de Francisco López de Gómara (1552).

Los orígenes de Colón

Entre las cuestiones colombinas, una de las más debatidas, sobre todo en el último siglo, ha sido la de sus orígenes. Sin embargo, ya ningún estudioso serio alberga más dudas sobre la procedencia genovesa de Colón. Pero cuando todavía no se habían encontrado los documentos de archivo que hoy nos permiten afirmar con seguridad que él nació en Génova, orgullos y rivalidades nacionalistas favorecieron fantásticas hipótesis y alimentaron ásperas polémicas.

Las reivindicaciones se basaban casi siempre en homonimias atestadas por documentos más o menos antiguos. En el siglo XV el apellido *Colón* estaba muy difundido en la Italia septentrional y, con distintas variantes, también en otros países de Europa occidental; fue entonces relativamente fácil encontrar en algunas regiones italianas, en la península Ibérica, en Francia y, hasta en Suiza y en Inglaterra, hipotéticos ascendientes del descubridor del Nuevo Mundo y crear oportunas genealogías.

La difusión de las leyendas en torno a los orígenes de Colón ha estado favorecida también por la ambigua postura de la *Historia del Almirante* que, siendo considerada –como se ha dicho– obra del hijo predilecto de Colón, don Hernando, quedaba, precisamente por eso, como la fuente más fiable.

Por lo que respecta al lugar de nacimiento de Colón, la *Historia del Almirante* es sorprendentemente confusa y reticente, puesto que, escribe textualmente:

> Por cuanto una de las cosas principales que se requiere a la historia de todo hombre cuerdo, es que se sepa su patria y origen, porque suelen ser más estimados aquellos que proceden de grandes ciudades y de generosos ascendientes, algunos querían que yo me ocupase en declarar y decir cómo el almirante procedió de sangre ilustre, aunque sus padres, por mala fortuna, hubiesen venido a grande necesidad y pobreza... pero yo me retiré desde trabajo, creyendo que él hubiese sido elegido de Nuestro Señor para una cosa tan grande como la que hizo [4].

[4] F. Colón, *Historia del Almirante*, cap. I; para ésta y las siguientes citas ha sido utilizada la edición de M. Serrano Sanz, Madrid, 1932.

Probablemente, la intención del autor de este párrafo era, sólo, la de hacer olvidar los humildes orígenes de Colón: dónde y de quién había nacido el descubridor del Nuevo Mundo no tiene por qué interesar —parece que quiera decir— porque lo que importa es lo que él, por voluntad de Dios, hizo. Y por eso sigue así:

> De manera que cuan apta fue su persona y dotada de todo aquello que para cosa tan grande convenía, tanto más quiso su patria de origen fuesen menos ciertos y conocidos. Por lo cual, algunos, que en cierta manera piensan oscurecer su fama, dicen que fue de Nervi; otros, que de Cugureo, y otros de Buyasco, que todos son lugares pequeños, cerca de la ciudad de Génova y en su misma ribera; y otros, que quieren engrandecerle más, dicen que era de Sabona, y otros que genovés, y aún los que más le suben a la cumbre, le hacen de Plasencia, en la cual ciudad hay algunas personas honradas de su familia, y sepulturas con armas y epitafios de Colón, porque en efecto éste era ya el sobrenombre, o apellido de sus mayores...

Ya desde hacía tiempo parecía raro, por no decir absurdo, que el hijo de Colón no supiese dónde había nacido su padre. La justificación que a este respecto le atribuye la *Historia* es pueril: ¡él no había tenido el valor de preguntar a su padre sobre este tema!

Hoy sabemos que muy probablemente el autor de este texto no fue don Hernando Colón. En efecto, cuando se le examina con un poco de atención, se entiende rápidamente que aquel «algunos» y «otros» al cual alude el párrafo son en realidad una sola persona, o sea Gonzalo Fernández de Oviedo, el gran historiador contemporáneo de don Hernando, que es ciertamente la fuente a la cual se remitió el compilador. De hecho, Oviedo, en su *Historia general y natural de las Indias* había escrito:

> Cristobal Colón, según yo he sabido de hombres de su nasción, fue natural de la provincia de Liguria, que es en Italia, en la cual cae la cibdad e señoría de Génova: unos dicen que de Saona, e otros que de un pequeño lugar o villaje dicho Nervi, que es a la parte de Levante y en la costa de la mar, a dos leguas de la misma cibdad de Génova; y por más cierto se tiene que fue natural de un lugar dicho Cugureo, cerca de la misma cibdad de Génova [5].

[5] G. Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, Madrid, 1959, vol. I, pp. 15-16.

Es evidente que Oviedo sabía –como además demuestran saberlo todos sus contemporáneos– que Colón era ligur [6]; la incertidumbre entre Génova, Savona, Nervi y Cugureo, que se replantea tal cual en la *Historia del Almirante*, es en realidad sólo una consecuencia de las inciertas informaciones que el historiador madrileño había podido recoger de aquellos anónimos «hombres de su nasción». Por otro lado, quien escribió el párrafo de la *Historia del Almirante* quería, en cierta medida, contestar a estos rumores, no tanto para negar que Colón fuera un extranjero –cosa que en España sabían bien todos– como para demostrar que tampoco este hecho debía tener influencia alguna sobre el honor de su familia.

En cuanto a la referencia que la *Historia del Almirante* hace acerca del origen placentino de los antepasados de Colón, muchos relevantes colombistas han intentado justificarla, recordando que Piacenza mantenía en la Edad Media estrechas relaciones con Génova a través de la llamada «ruta del pan», el camino que, pasando por el Apenino, unía la llanura Padana, productora de trigo, con la costa tirrénica a través del valle de la Fontanabuona, donde el trigo se convertía en harina, listo para la panificación. Precisamente en el valle de la Fontanabuona se encuentra Monónesi, el país de origen del bisabuelo de Colón, y desde Mocónesi sus descendientes emigraron, efectivamente, hacia Génova, siguiendo la «ruta del pan». Pero esto no quiere decir que la familia fuese de Piacenza, puesto que la *Historia del Almirante* habla de una ascendencia noble, mientras que los antepasados de Colón eran, seguramente, de origen campesino.

En realidad, también en este sentido el anónimo autor de la *Historia del Almirante* se limita a copiar a Oviedo, que había escrito de Colón:

> El origen de sus predescesores es de la cibdad de Placencia, en la Lombardía, la cual está en la ribera de río Po, del antiguo e noble linaje de Pelestrel

confundiéndose, evidentemente, con la familia de la mujer de Colón; que –como enseguida veremos– era, precisamente, descendiente de los Perestrello de Piacenza.

[6] Los términos «ligur» y «genovés» se utilizaban como sinónimos por los autores, especialmente no italianos, del siglo XVI.

Todas las leyendas que luego, favorecidas por la actitud ambigua de la *Historia del Almirante*, han surgido sobre el lugar de nacimiento de Colón, hasta la última, la más ordinaria y absurda, que quiere que fuera el hijo ilegítimo del infante dom Fernando de Portugal y el agente secreto del rey dom João II en España [7], no tienen en cuenta, sin embargo, el testimonio inequívoco de los documentos que han restituido los archivos, sobre todo —pero no sólo— los de Génova.

Ciudad de comerciantes y de cambistas, donde el flujo de dinero era ininterrumpido y donde continuamente se trataban grandes negocios, Génova tuvo siempre durante la Edad Media un profundo respeto hacia las contrataciones que, por norma, se desarrollaban ante un notario. Este respeto ha hecho posible que los archivos de la ciudad hayan guardado un enorme material documental, que se ha revelado utilísimo para poder reconstruir su historia y la de sus habitantes. De manera que en los archivos genoveses existen más de sesenta documentos —en su mayor parte actas notariales halladas en legajos de diferentes notarios— referidos a diferentes épocas y cuya autenticidad está fuera de discusión, que conciernen a Colón y a su familia.

De éstos, dos se refieren al abuelo de Cristóbal Colón, Giovanni Colombo de Mocónesi; 35 al padre, Domenico de Quinto; 3 a la madre, Susanna Fontanarossa. Un documento relativo a Luca Colombo, hermano de Giovanni, nos revela también el nombre del bisabuelo de Cristóbal: Antonio Colombo de Mocónesi. Existen, además, algunos documentos en los cuales el mismo Cristóbal aparece junto a su padre o a sus hermanos; otros que se refieren sólo a él, y aún otros a los hermanos u otros parientes [8]. El más importante de todos es quizás el llamado *Documento Assereto*, conocido con este nombre porque fue encontrado por Ugo Assereto en 1904 en el archivo notarial de Génova, entre las actas del notario Gerolamo Ventimiglia.

[7] Esta reivindicación tuvo mucho éxito en Portugal, después de la publicación de un libro que el gran público, siempre ansioso de novedades, ha demostrado recibir con agrado, aunque los más notables historiadores portugueses hayan renegado de ella; *cfr.*, a este propósito, L. de Albuquerque, *Dúvidas e certezas na história dos descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1990 y V. Graça Moura, *Cristóvao Colombo y a floresta das asneiras*, Lisboa, 1991.

[8] Todos estos documentos están a punto de ser publicados en el vol. IV de la *Nuova Raccolta Colombiana: I documenti genovesi e liguri*, de A. Agosto.

Esta acta resulta redactada en Génova el 25 de agosto de 1479. En ella Colón, que aparece como testigo en un pleito entre Lodisio Centurione y los hermanos Paolo y Cassano de Negro, declara entre otras cosas, expresa y claramente, bajo el vínculo del juramento, ser ciudadano genovés.

Este documento, también ha permitido establecer con suficiente aproximación la fecha de nacimiento de Colón. En efecto, en la misma ocasión, habiéndole preguntado que declarase la edad, él afirmó tener alrededor de 27 años. Puesto que, el 31 de octubre de 1470, compareciendo con su padre ante el notario Nicola Raggio, había declarado ser «mayor de diecinueve años», su nacimiento tiene que situarse entre el 26 de agosto y el 31 de octubre de 1451 [9].

Algún irreductible crítico de la «genovesidad» de Colón ha mantenido la hipótesis de que el Cristoforo Colombo hijo de Domenico no tiene nada que ver con el Cristóbal Colón descubridor del Nuevo Mundo; la documentación citada anteriormente se referiría al primero y a su familia, mientras que el segundo sería un español u homónimo portugués. A este respecto, destaca que en sus escritos el almirante no menciona casi nunca a Génova.

Pero esto es cierto sólo en parte, y, de todas maneras, es fácilmente explicable. Ante todo, hay que tener en cuenta que la idea de «patria» tal y como se concibe hoy, ha entrado a formar parte de nuestro patrimonio cultural sólo desde hace menos de dos siglos, como consecuencia de los movimientos nacionalistas. Muy distinto era el concepto de patria para un italiano del siglo XV, sobre todo cuando, como Colón, se estaba en el extranjero desde hacía mucho tiempo. Él conservaba la idea de una «patria de origen», a la cual le unía un lazo afectivo, y de «ciudadanía», en el sentido de pertenecer a una comunidad nacional que no tenía nada que ver con el territorio; pero su integración en el país huésped era total y conllevaba la aceptación de una completa dependencia con respecto a los soberanos de aquel país.

Una vez que se trasladó a España, Colón no rechazó nunca sus orígenes, sino que intentó hablar de ellos lo menos posible, puesto que el hecho de ser extranjero era para él un grave obstáculo. Sin embargo,

[9] O mejor, en 1451, porque puede ser también que, según la costumbre de la época, las indicaciones proporcionadas al respecto por Colón fuesen bastante aproximadas.

en dos de sus escritos que no estaban destinados a ser divulgados en España, la referencia a Génova existe y es inequívoca.

El primero de ellos es la *Institución de Mayorazgo*, el 22 de febrero de 1498, en la cual él ordena a su hijo Diego hacerse cargo del mantenimiento de un miembro de la familia en Génova, «que tenga allí cassa y mujer... como persona llegada a nuestro linaje *...pues de aí salí y en ella nazí*»[10]; el segundo está en una carta a los Protectores de las Compras de San Giorgio, del 2 de abril de 1502, en la que Colón escribe palabras que no podrían expresar mejor el lazo que lo unía, aun después de tantos años, con su patria de origen: «Bien que el coerpo ande acá, el coraçón está alí de continuo»[11]; un modo de expresarse verdaderamente insólito para un hombre como Colón, que no cedía fácilmente a los sentimientos.

Pero existen también documentos en los que resulta que el genovés Cristoforo Colombo hijo de Domenico di Giovanni da Mocónesi es la misma persona que el Almirante de la Mar Océana. Entre ellos, uno de los más significativos es un acta del notario Giovanni Battista Peloso, ante el cual el 11 de octubre de 1496 los hermanos Giovanni, Matteo y Amighetto Colombo, hijos el difunto Antonio di Quinto (hermano de Domenico, padre de Cristoforo), declararon comprometerse a dividir los gastos con los que tenía que correr Giovanni para ir a hacer una visita a su primo, Cristóbal Colón, almirante del rey de España.

Pero luego, si se quiere ir más allá de los documentos y mirar en el alma del personaje, hay infinitos matices en el carácter de Colón —y no sólo su «genovesísima» afición al dinero que ha ocasionado el regocijo de los humoristas— que se pueden explicar sólo si se encuadran en el ambiente social y cultural de la Génova de la Baja Edad Media.

La disputa acerca del lugar de origen de Colón no tiene, pues, ninguna razón de ser. Se trata, además, de una discusión falta de sentido, si miramos a Colón desde una perspectiva histórica. Porque, indudablemente genovés de nacimiento, Colón fue la expresión de una época en la cual las barreras entre las naciones y los pueblos del Oc-

[10] *Cfr.* C. Colón, *Textos y documentos completos*, op. cit., p. 198; en el mismo documento Colón declara: «siendo yo nacido en Génoba» (*ibidem*, p. 194).

[11] *Ibidem*, p. 289.

cidente cristiano tenían un significado muy distinto del que tienen hoy o del que tuvieron en el siglo pasado. Colón fue el fruto de aquella civilización de la Europa occidental que estaba transformando rápidamente la Edad Media en Edad Moderna. Fue una figura excepcional, pero de un valor universal en la historia de toda la Humanidad. Y de toda la Humanidad él es y tiene que ser considerado, hoy también, patrimonio común.

De las callejuelas de Génova al océano

En 1451 el padre de Cristóbal, Domenico Colombo vivía en Génova, donde desarrollaba la profesión de tejedor de paños de lana. Militante del partido político de los Fregoso, por entonces en el poder, desde hacía poco tiempo había sido nombrado por segunda vez guardián de una de las puertas de la ciudad, la puerta de la Olivella, junto a la cual vivía. Aquí fue donde, por entonces, muy probablemente nació su primogénito, Cristóbal.

Más tarde la familia se trasladó a otra casa en el Vico Dritto, un callejón donde permaneció hasta el 1470, cuando Domenico decidió instalarse en Savona. Pero en esta ciudad no se quedó durante mucho tiempo, puesto que en 1481 estaba otra vez en Génova.

El gran número de documentos notariales que conciernen a Domenico Colombo demuestra que no tuvo una vida fácil. Sólo poco antes y poco después del nacimiento de Cristobal pudo gozar de un cierto bienestar; por lo demás se nos presenta siempre cargado de deudas, las más veces obligado a vender sus propios bienes y los que constituían la dote de la mujer y a ingeniárselas en distintos oficios. Es probable que, precisamaente porque en política estuvo involucrado en los tumultuosos acontecimientos de su ciudad, sufriera sus consecuencias desde el punto de vista económico.

Después de Cristóbal, tuvo otros cuatro hijos: Giovanni Pellegrio, muerto con tierna edad, Bartolomeo, Jacopo (nombre que fue convertido en Diego después de trasladarse a España) y una mujer, Bianchinetta. Siguiendo el destino de todas las chicas pobres de su tiempo, Bianchinetta se casó con un ilustre desconocido y desapareció muy temprano de la historia. Por el contrario, los tres hermanos que sobrevivieron y mantuvieron estrechas relaciones entre ellos; Bartolomeo y

Diego siguieron a Cristóbal hasta España y se convirtieron en sus más estrechos colaboradores.

Es fácil imaginar la forma en que transcurrieron los primeros años de la vida de Colón entre las paredes de la modesta casa paterna, los estrechos callejones de Génova y el puerto, frente a aquel mar de Liguria profundo, imprevisible y difícil que enseguida empezó a conocer. De hecho, muy pronto, quizá todavía adolescente, Colón comenzó a navegar, alternando, durante un cierto tiempo, los viajes por mar durante la estación favorable, con la actividad de lanero en la bodega paterna en el invierno.

En un párrafo del *Diario de a bordo* del primer viaje, Colón escribe haber visto todo «el Levante» y «el Poniente» [12]. No sabemos con exactitud qué querría decir con la palabra «todo». Sin embargo, en lo que concierne al Levante sabemos, por otras alusiones que se encuentran en sus escritos, que desde joven había navegado por el Mediterráneo por lo menos hasta la isla de Quío.

En general se considera que este viaje tuvo lugar en 1474 ó 1475, o sea, cuando Colón tenía poco más de 20 años. Según algunos autores, habría sido justo esta experiencia la que hizo nacer en él el deseo de llegar a Oriente. Pero, si no se puede desde luego excluir que la naturaleza exuberante y —para un genovés— insólita de esta isla hubiera influido en la imaginación del joven marinero, es probable que Colón empezara a sentir la fascinación por el Oriente mucho antes de ir a Quío, en su ciudad. En efecto, en Génova esto estaba presente desde hacía siglos en cualquier sitio: en los intereses de las grandes casas comerciales, en los relatos de los marineros que habían navegado hasta los puertos del Levante, en los recuerdos de los aventurados viajes de algún valiente a la búsqueda de las preciadas mercancías de Asia, así como en los perfumes de las especies que llegaban al puerto y en los rostros de los comerciantes, de los marineros y de los esclavos que desembarcaban allí.

Precisamente mientras Colón iniciaba su aprendizaje en el mar, la expansión de los turcos por el Mediterráneo oriental y por el mar Negro infligía un durísimo golpe a la secular potencia comercial de los genoveses. En aquellos años, una tras otra fueron sometidas sus flore-

[12] En la fecha del 21 de diciembre de 1492; *cfr.*, *ibidem*, p. 89.

cientes colonias; en 1475 cayó Caffa, la más importante de todas. Hay que creer que por aquellos días en Génova eran muchos los que se planteaban el problema de una vía alternativa hacia Oriente, que permitiese seguir el abastecimiento de las mercancías preciosas que venían de las Indias. Es impensable que Colón –joven, poco más que un adolescente que se preparaba para construir su futuro– no se hubiera quedado impresionado por aquellos acontecimientos y no hubiera meditado sobre sus consecuencias.

Por esto, aunque no tengamos ninguna prueba, no hay que descartar que precisamente estos hechos hayan constituido el lejano punto de partida de su proyecto; desde luego no en la forma en que maduró a través de las experiencias acumuladas en la península Ibérica, sino casi como un vago ideal. Además, los hermanos Vivaldi, sus conciudadanos, ¿no habían proyectado e intentado muchos años antes que él un viaje *ad partes Indie* a través del océano?

En aquellos años Colón empezó a navegar no sólo por el Mediterráneo, sino también por el Atlántico, en barcos genoveses y a lo largo de las rutas tradicionales de los comercios genoveses. Las referencias a localidades situadas en estas rutas presentes en sus escritos de una época más tardía, los conocimientos técnicos y la habilidad náutica de la cual Colón dará prueba en sus cuatro viajes transatlánticos, la manera con la cual hará frente a particulares eventualidades surgidas durante los mismos, todo demuestra que adquirió, ya desde aquellos años, una notable experiencia en el mar.

Sin embargo, es difícil expresar cuánto hay de verdadero en dos empresas que Colón parece que llevara a cabo aproximadamente alrededor de estos mismos años. Es decir, el viaje a Túnez y aquel otro más allá de Tule. De estas empresas hablan la *Historia del Almirante* y la *Historia de las Indias* de Bartolomé de las Casas, las dos sobre la base de una documentación poco clara y posiblemente ya manipulada.

Por lo que concierne al primero de estos dos viajes, su historia está contada casi de la misma forma en la *Historia del Almirante* y en la *Historia de las Indias*. En ambas obras, para demostrar que ya antes de llegar a la península Ibérica Colón poseía una gran pericia náutica, se cita un párrafo de una carta escrita por él a los Reyes Católicos desde La Española en 1495 en la que se dice:

> A mí aceçió qu el rey Reynel, que Dios tiene, me embió a Tunez para prender la galeaça Fernandina, y estando ya sobre la isla de San

> Pedro en Cerdeña, me dixo una saltía que stavan con la dicha galeaça dos naos y una carraca; por lo cual se alteró la gente que iva conmigo, y determinaron de no seguir el viaje, salvo de se volver a Marsella por otra nao y más gente. Yo, visto que no podía sin algun arte forçar su voluntad, otorgué su demanda, y mudando el çevo del aguja, di la vela al tiempo que anocheçía, y otro día, al salir del sol, estávamos dentro del Cabo de Carthágine, tenido todos ellos por çierto que ívamos a Marsella [13].

El «rey Reynel» es Renato de Anjú. En los complejos acontecimientos de la política genovesa, el partido de los Fregoso —al cual, como se ha visto, pertenecía el padre de Colón— estuvo a menudo de parte de los Angevinos en contra del de los Adorno, que, por el contrario, apoyaban a los aragoneses. Por lo que sabemos de la vida de Colón, teniendo en cuenta también el período en el cual él hubiera podido llevar a cabo este viaje entre 1474 y el 1482, se puede decir que históricamente no existe ninguna dificultad en admitir su participación en una expedición naval al servicio de Renato de Anjú.

Pero el relato del viaje a Túnez parece inaceptable por distintas razones, de orden técnico, que los historiadores han subestimado. Veamos, pues, cómo se habría desarrollado la expedición.

Mientras se encontraba junto a la isla de San Pedro, en la costa occidental de Cerdeña, parece ser que Colón recibió la orden de ir a Túnez para capturar la galeaza *Fernandina*, pero sus hombres, asustados al haberse enterado de que ésta no estaba sola, sino en compañía de otros dos barcos, le habrían propuesto volver a Marsella para pedir refuerzos. Colón fingió contentarles, pero luego, aprovechándose de la noche, habría invertido la dirección de la aguja magnética de la brújula y la del barco, así que al día siguiente por la mañana, al amanecer, sin que nadie se diese cuenta, se encontraría en Túnez.

Dejando de un lado los detalles de menor importancia, es suficiente observar que, teniendo en cuenta la velocidad media de las flotas del siglo XV que circulaban por el Mediterráneo, para cubrir la distancia entre la isla de San Pedro y el «Cabo de Cartagena» —que en la mejor de las hipótesis se puede identificar con el cabo Blanco en Túnez— hubieran sido necesarias muchas más que las 14 horas y media

[13] *Ibidem*, p. 167.

de oscuridad de las cuales podía disponer Colón como mucho, incluso en la situación más favorable, o sea en una larga noche de invierno, para actuar a escondidas de sus compañeros.

Pero lo que es más increíble es que se diga que éstos no se hubieran dado cuenta de nada. No es posible creer que Colón haya podido realizar –y hacer cumplir– las complejas maniobras necesarias para conducirse en mar abierto lejos de la costa de la isla de San Pedro, virar hacia el sur y poner rumbo a Túnez, haciéndoles creer que se dirigían al noroeste. Las maniobras requerían de hecho la participación de toda la tripulación y, por lo menos en la fase inicial, tenían que ser ejecutadas antes del anochecer puesto que los fondos en los alrededores de la isla de San Pedro son particularmente engañosos.

Así, el relato de esta hazaña incurre, por lo menos, en algunas exageraciones.

En el caso del viaje «más allá de Tule» [14], o sea más allá de Islandia, cuya fecha más probable según los estudiosos tendría que ser la de 1477, se discute el límite septentrional de la navegación alcanzado por Colón. Las fuentes que relatan este viaje hablan, en efecto, de 100 leguas, o sea 320 millas marianas, más allá de aquella isla; una distancia que si hubiera sido recorrida en dirección norte, le habría llevado los hielos polares.

Sin embargo, en este caso, se puede pensar que la cifra de «cien leguas» es aproximada; disminuyéndola, podemos admitir que Colón hubiera navegado alrededor de Islandia, a lo mejor en una dirección distinta del norte; hecho que en sus tiempos constituía ya algo bastante insólito para un marinero del Mediterráneo.

Pero, por muchas exageraciones o inexactitudes que contengan, es probable que los relatos de estos dos viajes tengan un fondo de verdad. De hecho, antes de trasladarse a la península Ibérica, Colón tuvo que viajar por mar –como incluso él mismo afirma en diferentes ocasiones– durante un largo tiempo, madurando una experiencia muy útil para su futuro como navegante.

[14] También en este caso, la *Historia del Almirante* y la *Historia de las Indias* se refieren a un escrito de Colón, una «anotación» no especificada mejor.

En Portugal

La tradición quiere que Colón hubiera llegado a Portugal nadando, después de un naufragio debido a una dura batalla que se habría librado frente al cabo de San Vicente, entre un convoy de barcos venecianos y la flota de un corsario, «Colón el Joven», en la cual él se había embarcado [15].

La imagen del futuro descubridor del Nuevo Mundo que, casi de milagro, alcanza nadando la costa de Portugal andrajoso y cansado, subraya la fatalidad de su destino y corresponde perfectamente a un héroe predestinado para una gran empresa; por esta razón gustó y atrajo el interés de artistas y novelistas. Sin embargo, desafortunadamente, de este combate no hay rastro alguno en las crónicas y documentos de la época, a pesar de que Colón el Joven haya sido un personaje que realmente exitió, o sea un corsario francés con el nombre de George de Bissipat, llamado también Coullon.

Para no renunciar a una leyenda que parece estar hecha a medida del descubridor del Nuevo Mundo, muchos estudiosos se las han ingeniado para hallar un nexo con algún episodio históricamente comprobado. Así, se ha descubierto que en el verano de 1476 salió de la bahía de Noli, cerca de Génova, una flota de cinco barcos que se dirigía a Inglaterra y que, al llegar al cabo de San Vicente, fue asaltada por una escuadra corsa francesa, al mando de Guillermo de Casenove, llamado *Coulomp* o «Colombo el Viejo». Después de una dura lucha, muchos hombres de las dos facciones tuvieron que tirarse al mar para salvarse, alcanzando la costa a nado.

Si se admite que Colón se encontraba en uno de los barcos genoveses que participaron en este episodio, el relato de la *Historia del Almirante* llegaría a ser creíble, con sólo dos modificaciones: el nombre del capitán de la flota agresora –Colón el Viejo y no Colón el Joven– y la posición de Cristóbal, no como corsario, sino, más bien, como parte integrante de la tripulación genovesa. El hecho de que dos de los barcos pertenecieran a armadores con los que Colón guardaba estrechos contactos, parecería confirmar esta hipótesis.

Nada hay que impida que las cosas pudieran haberse desarrollado de esta manera; pero, desgraciadamente, no tenemos prueba alguna. Y

[15] *Cfr.* I. Luzzana Caraci, *Colombo vero e falso, op. cit.*, pp. 128-131.

faltando pruebas es lícito sospechar que este relato de aventuras no se corresponda con la verdad, sino que se trata de una de las tantas leyendas surgidas sobre la vida de Colón.

Sin embargo, sabemos gracias al ya citado Documento Assereto, que el 25 de agosto de 1479, cuando se presentó en Génova ante el notario Gerolamo Ventimiglia, él estaba a punto de salir (al día siguiente) hacia Lisboa, y que el año anterior ya había estado en Portugal y en Madeira por cuenta de Paolo Centurione, con el encargo de comprar una partida de azúcar.

Entonces, en 1479 Colón era todavía ciudadano genovés y viajaba entre su patria y Portugal al servicio de comerciantes compatriotas suyos. Podría ser que su traslado a tierra lusitana fuera la consecuencia natural de una serie de contactos mercantiles, lo que le habría llevado a entablar relaciones laborales con alguien que residía en Portugal; que fuera, en fin, simplemente una consecuencia de estos viajes, tal y como había ocurrido y seguiría ocurriendo durante largo tiempo a otros muchos genoveses. Efectivamente, no podemos descartar que el halo de aventura con el que la *Historia del Almirante* y la *Historia de las Indias* envuelven la llegada de Colón a Portugal haya sido creado por él mismo o por sus parientes: convirtiendo una involuntaria broma del destino, él se libraba de la responsabilidad de una elección que, debida a la rivalidad que entonces existía entre España y Portugal por el dominio del mar, era muy gravosa para él, y que incluso después de su muerte no podía sino perjudicar su imagen.

De cualquier forma, en Portugal, Colón supo aprovechar enseguida las favorables ocasiones que se le ofrecían. Se ambientó bien en la colonia genovesa de Lisboa, y en Lisboa, en el Monasterio dos Santos, conoció a Felipa Moniz Perestrello, una de las hijas de Bartolomé Perestrello, con la que se casó poco después.

Felipa era pobre. Por tanto, se trató de un matrimonio por amor. Alguien, en broma, observó que un genovés nunca se casaría con una chica pobre a no ser que la amara de verdad. Pero si no fue un matrimonio de interés, fue igualmente útil para Colón, un extranjero que pretendía hacer carrera en el entorno de los navegantes portugueses. En un ambiente de este tipo, ser el marido de una hija de Bartolomeo Perestrello, el primer capitán donatario de Puerto Santo, era ya una buena tarjeta de visita. Cualquiera en aquel ambiente conocía el nombre de Perestrello, aunque estuviera muerto desde hacía tiempo.

Pero, Felipa también era noble, incluso noble por partida doble. En efecto, su padre, además de descender de los Perestrello de Piacenza, recibió una investidura por parte del rey de Portugal. Y para Colón la boda con una chica noble, aunque de una nobleza en decadencia, representó el primer escalafón de su ascenso social, el primer intento de salir del anonimato al que le había destinado su humilde origen.

En fin, aquel matrimonio le ayudó a aproximarse a los personajes de la corte a los cuales tenía que dirigirse para presentar al rey de Portugal su proyecto.

Según la tradición, Colón recibió como regalo de su suegra unos preciosos mapas geográficos y unos apuntes de Bartolomeo Perestrello, y sobre estos mapas y apuntes empezó a proyectar su empresa. Pero esta noticia parece ser poco creíble porque, aunque Bartolomeo Perestrello hubiera tenido algún interés por la navegación y la cartografía náutica –hecho que no está probado, al ser un colonizador y no un navegante– es difícil pensar que sus notas y sus mapas pudiesen revelarse todavía como instructivos para Colón después de 40 años de distancia –o más– durante los cuales la cartografía del Atlántico había experimentado enormes progresos.

Por el contrario, pudo haber tenido un cierto peso en la génesis de su proyecto el hecho de que como marido de Felipa Colón tuvo ocasión de llegar más veces a Puerto Santo. Después de la muerte de Bartolomeo Perestrello, y durante la minoría de edad de su hijo Bartolomeo II, el marido de una hermana de Felipa, Pedro Correa da Cunha, se había convertido en gobernador de la isla. Es lógico pensar que Colón tuviera la oportunidad de visitar Puerto Santo y es posible también que responda a la verdad la noticia –contada, por cierto, sólo por Bartolomé de Las Casas– de que fue precisamente en Puerto Santo donde nació el hijo primogénito de Colón, don Diego.

Puerto Santo es una ventana abierta hacia el océano. El Atlántico aquí no es el insidioso mar de las costas europeas; sus aguas son claras, cristalinas y casi siempre tranquilas. En Puerto Santo y aún más en la cercana Madeira, la naturaleza de vivos colores y el clima dulce no hacen pensar en los riesgos de la navegación. Vanguardia extrema del Viejo Mundo, aún hoy Puerto Santo, como Madeira, parecen invitar a la aventura viajera. Por esto es posible que fuera justo aquí donde Colón empezase a dar una forma concreta a su proyecto. Por encima de

la fascinación por el Oriente se imponía aquel océano nunca navegado: la fascinación por el Occidente.

Durante su estancia en Portugal, Colón realizó también otras experiencias de navegación importantes, entre las que destaca al menos un viaje a Guinea. Este viaje amplió sus conocimientos directos y desde luego le indujo a reflexionar. En mares totalmente distintos de aquellos en los cuales había empezado su noviciado, experimentó nuevas condiciones climáticas y vio tierras y gentes raras. Debía de haber dejado ya a sus antiguos empresarios genoveses y haber pasado al servicio de armadores portugueses, puesto que entonces eran los únicos que tenían el permiso para navegar hasta Guinea. Con los marineros portugueses compartió los entusiasmos y las esperanzas de un momento histórico excepcional. Navegando con ellos, pudo ejercitarse en el uso del cuadrante y del astrolabio, que justo en aquellos años empezaban a ser utilizados a bordo, aunque todavía de una manera rudimentaria, para el cálculo de los desplazamientos en latitud.

Que estos viajes con los portugueses hayan sido muy importantes para la preparación náutica de Colón lo demuestra también el hecho de que la Guinea se convirtió en un punto de referencia significativo en su cultura geográfica. A esto alude repetidas veces en el *Diario de a bordo* del primer viaje. Por ejemplo, en la fecha del 28 de octubre de 1492, arribados a Cuba, escribe que las palmeras de la isla son «de otra manera que las de Guinea», y el 27 de noviembre observa que sus ríos no son «como los ríos de Guinea, que son todos pestilençia» [16].

En Guinea, Colón midió los grados del meridiano y halló que correspondía a 56 millas y 2/3. Este módulo, que después él adoptaría en sus cálculos también para el grado ecuatorial, había sido fijado por los astrónomos del califa al-Ma'mun en el siglo IX; más tarde había sido utilizado por el geógrafo al-Faraghāī —conocido en Occidente como Alfragano— que lo había transmitido a la cultura europea medieval. Pero éste se refería a la milla árabe, de 1.973 metros, mientras que Colón lo relacionaba con la romana, que era mucho más corta (1.480 metros). De esta manera se convenció de que la circunferencia terrestre era mucho menor de lo que imaginaban los geógrafos de la antigüedad y sus contemporáneos, y de manera notablemente inferior también a la realidad: poco más de 30.000 kilómetros, en lugar de 40.000.

[16] C. Colón, *Textos y documentos completos, op. cit.*, p. 45 y 67.

Éste es uno de los dos afortunados errores sobre los cuales basó Colón su proyecto; el otro es la exagerada extensión en longitud que él atribuía al globo [17]. En conjunto, estos errores permitieron a Colón imaginar una relación entre las tierras y los mares absolutamente opuesta a la que establecían las hipótesis de la geografía medieval; una relación en la cual las primeras prevalecían sobre los segundos, acentuando incluso las proporciones asignadas al globo por Tolomeo. De esta manera era lógico creer que hubiera sido más fácil llegar desde el oeste al Extremo Oriente, en lugar de desde el este circunnavegando África como estaban intentando hacer los portugueses; «buscar el Levante por el Poniente».

A Guinea, donde en 1481 el rey dom João II había hecho construir la fortaleza de San Jorge da Mina, se refiere también otra interesante observación de Colón, contenida en una breve e interesante observación suya. Él recuerda que en 1485 dom João II había enviado allí al astrónomo José Vizinho para que midiera con minuciosidad la latitud. Para la isla Los Ídolos, o sea la actual Los, junto a Conakry, Vizinho —cuenta Colón— había calculado una latitud de 5 grados norte. En realidad este dato era erróneo por defecto, puesto que la latitud de Los es de casi 10 grados; pero Colón guardaba demasiado respeto hacia la autoridad de Vizinho para ponerlo en duda, hasta el punto de que justo sobre aquel dato se basó para establecer su ruta a lo largo del tercer viaje.

Sabemos que Colón presentó su proyecto al rey dom João II y que éste lo rechazó. La forma en que realmente se desarrollaran los hechos es difícil de decir; pero podemos aventurar una hipótesis.

Dom João II, el «Príncipe Perfeito» como lo definiría la historia, había heredado de su tío dom Enrique un acentuado interés hacia los viajes de exploración. Comenzó a ocuparse activamente de ellos a partir del 1474, cuando todavía no tenía los 20 años, y enseguida dio un fuerte impulso a las expediciones a lo largo de las costas del África occidental, a pesar de que la competencia española fuera en aquel momento especialmente aguerrida. Elevado al trono en 1481, una de sus

[17] Es necesario precisar que no sabemos exactamente cuáles fueron las dimensiones longitudinales máximas que asignó Colón a la Eurasia anteriormente a su primer viaje; según la *Historia del Almirante* y la *Historia de las Indias*, sus ideas coincidían con las de Marino de Tiro (pero *vid* más adelante) p. 90.

primeras actas fue la decisión de construir el fuerte de la Mina. Dom João era entonces –o parecía ser– el soberano más adecuado para acoger el proyecto de Colón.

En la primavera de 1484 volvió a Lisboa de su primer viaje Diogo Caô y contó haber navegado a lo largo de la costa occidental de África hasta 13 grados sur, donde había podido constatar que ésta giraba hacia Oriente. Esta conformación del litoral le había inducido, posiblemente, a considerar que había llegado al límite meridional del continente porque según las concepciones geográficas de la época África era mucho menos extensa en latitud de lo que es en realidad.

Que fuera así, parecía estar demostrado por la manera en que el emisario del rey de Portugal, Vasco Fernandes, ilustró a la corte pontificia, en diciembre de 1485, los resultados del primer viaje de Diogo Caõ durante las celebraciones para la elección del nuevo papa, Inocencio VIII. Hablando de las perspectivas que los viajes de los portugueses abrían para la evangelización, aludió a la posibilidad de que sus barcos estuvieran a punto de alcanzar el océano Índico, pidiendo preventivamente al pontífice el monopolio sobre las regiones *ultra equinocialem plagam*.

Colón ofreció su proyecto a dom João II casi simultáneamente, poco antes o poco después de concluir el viaje de Diogo Caõ, a lo mejor forjándose la ilusión de que el renovado interés por las Indias que éste había suscitado iba a jugar a su favor. En realidad no podía encontrar un momento peor. El interés de los portugueses, que tradicionalmente se dirigía hacia la vía oriental a las Indias, no tenía ningún motivo para que fuera cambiado en una dirección opuesta precisamente ahora que la meta parecía estar más cercana, con el fin de seguir los sueños de Colón e intentar una ruta nunca recorrida hasta aquel momento, y que, según la ciencia de la época, podía parecer una locura el querer probar. Los cálculos más optimistas preveían, en efecto, que un viaje de aquel género necesitase de al menos dos o tres años.

La llegada a España

El rechazo de dom João II es, pues, perfectamente comprensible incluso sin tener en cuenta las excesivas y onerosas recompensas que

Colón demandaba y que, desde luego, tuvieron su importancia en la decisión.

Ateniéndose a lo que cuentan la *Historia del Almirante* y la *Historia de las Indias*, el rey encontró el proyecto más bien interesante, pero al no querer conceder nada a cambio a Colón, decidió enviar en secreto una carabela para intentar lo que el genovés le había propuesto. Éste, desengañado por el rechazo del soberano y aún más por haberse enterado de la expedición –miserablemente fracasada, porque, dice la *Historia del Almirante*, «a los que "el rey" mandó les faltaba el saber, la constancia y la persona del Almirante», se marchó entonces inmediatamente y en secreto a España.

Quitándole, también en este caso, al relato las probables envolturas de la leyenda, podemos pensar que las cosas ocurrieron de una manera un poco más simple, y que, habiéndose dado cuenta de que en Portugal su proyecto no tenía posibilidad de ser llevado a cabo, por lo menos en aquellos momentos, Colón decidiera ir a probar suerte a otro lugar.

Sin embargo, es cierto que abandonó Portugal a escondidas. Por lo que respecta a esta «huida» se han barajado distintas hipótesis; con certeza sólo sabemos que cuando, algún año más tarde, solicitó el permiso para volver a Portugal, dom João II se lo concedió, especificando –según puede leerse en una carta suya del 20 de marzo de 1488– que

> porque po ventura teerees algum reçeo de nossas justiças por razaon dalgunas cousas a que sejaaes obligado, Nos ...vos seguramos ...que nom sejaas preso, retendo, acusado, çitado nom demamdado por nenhuma cousa [18]

Se cree que a lo mejor Colón conocía los proyectos o los resultados de navegaciones que los portugueses no deseaban que se difundieran en el extranjero. Por esto es posible que se le ordenase no abandonar el país y por esta razón, para poder regresar, necesitó el perdón del Rey.

Desde luego, cuando dejó Portugal, Colón intuía que los tiempos ya estaban maduros para que la búsqueda de una vía occidental a las

[18] La carta se encuentra en Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas, de J. Gil y C. Varela, Madrid, 1984, p. 143.

Indias pudiera llevarse a cabo. Tenía la suerte en sus manos: no podía dejarla escapar.

La muerte de Felipa, que le había dado un hijo, Diego, por entonces de pocos años, fue posiblemente una razón más para que se trasladara a España. En efecto, en Huelva, Colón sabía que iba a encontrarse con su cuñada, Violante, mujer de un tal Miguel Muliart, que podría cuidar del niño.

La fecha del traslado de Colón a España no se puede precisar con seguridad. En la *Historia de la Indias*, Bartolomé de Las Casas dice que él llegó a Córdoba, a la corte de los Reyes Católicos, el 20 de enero de 1485, pero seguramente se trata de un error. De hecho, no sólo resulta que los reyes únicamente estuvieran en Córdoba a partir de mediados de marzo y hasta primeros de septiembre de aquel año, sino que en una de sus anotaciones Colón escribe que el rey de Portugal dio a conocer, *estando él presente*, la ya citada mención a la latitud efectuada en Guinea por José Vizinho el 11 de marzo de 1485. Así pues, la llegada de Colón a España tuvo que haber ocurrido seguramente después de esta fecha y antes del mes de septiembre de ese mismo año, o sea con la primavera avanzada o en el verano de 1485.

Las fuentes tradicionales tiñen también este acontecimiento con la habitual fantasía: Colón habría llegado por casualidad al monasterio de La Rábida después de un venturoso viaje, y en La Rábida habría sido piadosamente acogido con su hijo por los frailes. Pero, si es probable que él dejara Portugal deprisa y a escondidas, parece poco creíble que no se hubiera preocupado de asegurarse, antes de partir, algún punto de apoyo en España. La proximidad de La Rábida a Palos y a Huelva hace pensar que había hecho bien sus cálculos, intentando conciliar la necesidad de dejar a su hijo en buenas manos con la de tomar contacto, en Palos, con los armadores y los marineros de aquella ciudad.

Una ayuda acaso inesperada e imprevisible le llegó a Colón precisamente en La Rábida a través del padre Antonio de Marchena. Es éste un personaje clave en la historia del descubrimiento de América, a pesar de que hasta hace unos pocos años su papel y hasta su nombre estaban poco claros. Hombre docto y particularmente versado en cosmografía, comprendió enseguida la genialidad del proyecto de Colón y se las ingenió de todas las maneras posibles para conseguir que dicho proyecto fuera llevado a cabo con el apoyo de sus soberanos. Probablemente, fue por consejo suyo por lo que Colón empezó a leer aten-

tamente y a tomar nota de los libros como el *Imago Mundi* de Pierre d'Ailly o la *Historia rerum* de Enea Silvio Piccolomini, que le fueron muy útiles para dar una apariencia científica a su diseño.

Las bases teóricas del proyecto de Colón

Desde que se empezó a estudiar sistemáticamente la historia del descubrimiento de América, se ha tratado el problema de cómo nació y cómo se desarrolló en Colón una idea tan bien elaborada, incluso desde un punto de vista científico.

Es evidente que la génesis del proyecto de descubrimiento no se debe a una casualidad o a una simple intuición. Pero también está bastante claro que cuando Colón llegó a España era más hombre de mar que de cultura. En el mar había cumplido, como se ha visto, un largo aprendizaje que le llevó desde el Mediterráneo al Atlántico, desde los barcos genoveses a las carabelas portuguesas. Sabemos que Colón alardeaba de haber viajado por el mar en todas las direcciones posibles.

Por el contrario, cuando llegó a España su instrucción tenía que ser más bien limitada. No sólo los estudios en Pavía de los que habla la *Historia del Almirante* son una leyenda, sino que, antes de esta llegada, no tenemos ninguna prueba de que él se hubiera aplicado en la lectura de textos científicos.

Sin embargo, cuando Colón llegó a España, había elaborado ya un proyecto de navegación, porque lo había presentado a dom João II. Tenemos que deducir que este proyecto nació en el mar, de la práctica, y que sólo en un segundo momento él consideró oportuno profundizar en sus postulados científicos. Este ahondamiento ocurrió justo en España, en los «siete años decisivos» [19] durante los cuales esperó el consentimiento de los Reyes Católicos.

España, Portugal, Italia; todos estos países –y más en general la civilización de Europa occidental– dieron, pues, algo a Colón, contribuyeron a hacer de él el descubridor de América. Su proyecto, tal y como fue realizado luego, fue el resultado de una compleja serie de

[19] Como los definió Juan Manzano Manzano (J. Manzano Manzano, *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida, 1485-1492*. Madrid, 1964).

motivaciones y de factores, cada uno de los cuaoles tuvo su importancia para determinarlo y perfeccionarlo.

Tanto la *Historia del Almirante* como la *Historia de las Indias*, en el intento por reconocer estos factores, mencionan tres tipos de «razones». Las primeras serían las «razones naturales», o sea consideraciones de carácter puramente geográfico, entre las cuales sobre todo está la constatación de la esfericidad de la Tierra y el convencimiento de la gran amplitud longitudinal de Eurasia, que según los datos del geógrafo griego Marino di Tiro se extendía desde oeste hasta este en 230 grados, dejando para el mar interpuesto sólo 130 grados. Considerando el grado ecuatorial igual a 56 millas y 2/3, en el paralelo de Lisboa estos 130 grados correspondían a 6.500 millas, una distancia mucho más corta de la que hubiera tenido que ser recorrida para llegar a la India desde Oriente.

Colón se debió de inspirar en las obras de todos los pensadores de la antigüedad y de la Edad Media que, contrariamente a la opinión por entonces más acreditada –o sea, que las tierras ocupaban un espacio muy pequeño de la superficie terrestre– consideraban que el ecúmeno sería tan amplio como para dejar sólo un *parvum mare* entre sus márgenes occidentales y orientales.

Siempre según las mismas fuentes, un impulso determinante le llegaría a Colón a través de un intercambio de cartas con el físico florentino Paolo dal Pozzo Toscanelli, quien, como respuesta a una petición de Colón, le habría enviado la copia de una carta escrita por él algún año antes al canónigo de Lisboa Fernão Martins, en la cual explicaba cómo hubiera sido posible alcanzar desde Portugal el Extremo Oriente navegando desde el este hacia el oeste a través del océano.

Al final Colón atesoró las abundantes noticias recogidas por los marineros portugueses de Lisboa, de las islas Azores y de Madeira, los cuales le habrían contado que habían visto en las playas de las islas atlánticas objetos de distinto género, vegetales y hasta cadáveres de forma y aspecto raro, o que, habiendo llegado casualmente a Occidente por el Atlántico, encontraron unas islas o entrevieron unas tierras no conocidas hasta entonces.

Estas «razones» del proyecto colombino se corresponden sólo en parte con la realidad. Mientras tanto, es evidente que muchas de ellas más que causas de aquel proyecto fueron las condiciones que lo hicieron posible (por ejemplo, la redondez de la Tierra y las dimensiones

que Colón le asignaba). Otras, probablemente, fueron tomadas en consideración sólo en un ulterior momento, o sea cuando, después del descubrimiento, Colón intentó convencerse a sí mismo, y sobre todo a los escépticos, de que de verdad había llegado a los confines de Asia.

Ni tan siquiera podemos descartar que algunas motivaciones atribuidas a Colón sean únicamente suposiciones de sus primeros biógrafos. No tenemos, por ejemplo, ninguna seguridad de que en la víspera del primer viaje él compartiera ya, con respecto a la amplitud de las tierras las ideas de Marino di Tiro, puesto que de estas ideas hay un rastro sólo en sus escritos de época mucho más tardía.

En lo que respecta a la influencia de Paolo dal Pozzo Toscanelli y a las dos cartas que envió a Colón explicándole la forma en que era posible alcanzar el Catay desde Occidente, en el pasado la crítica la ha sobrevalorado mucho. A finales del siglo XIX fue encontrada entre las notas de Colón una copia en latín de la carta del físico florentino a Martins, seguramente hecha por la mano del genovés, pero carente del encabezamiento con el que empieza la carta en la *Historia del Almirante* y en la *Historia de las Indias*, en la cual Toscanelli se dirige directamente a Colón.

Este hallazgo ha hecho más creíble la hipótesis de que Colón llegara a poseer esta carta bastante tarde, acaso también en una época posterior al primer viaje, cuando su proyecto ya había sido formulado y había sido llevado a cabo, y que él mismo o sus primeros biógrafos utilizaran —inventando una correspondencia directa jamás mantenida entre él y Toscanelli— para confirmar el fundamento de sus concepciones geográficas ante quien le contestaba.

En cambio, es probable que hayan tenido influencia sobre la génesis conceptual del proyecto los discursos y las experiencias de los que habían tenido la posibilidad de llegar por el Atlántico a un punto más occidental del habitual. Pero también cuando evaluamos estas posibles influencias sobre el pensamiento de Colón es necesario ser muy prudentes; se trata, de hecho, de discursos que dejaban gran espacio a la fantasía y de experiencias totalmente involuntarias, tanto los unos como las otras probablemente fueron sacadas a la luz, reelaboradas y magnificadas por la imaginación popular sólo después del descubrimiento de América.

En realidad, la empresa de Colón es el corolario y la lógica conclusión de un conjunto de viajes y de intentos por ampliar el horizon-

te geográfico de los pueblos de Europa occidental que van más allá de la importancia que se ha querido atribuir en el pasado, y que, tal vez todavía se atribuye, a las también excepcionales experiencias de cientos navegantes, a los esfuerzos efectuados a lo largo de los siglos para ampliar o estabilizar las rutas de los tráficos mercantiles de los pueblos del Mediterráneo, o a las premisas y a los proyectos en los que se basó la obra del príncipe dom Enrique.

No hay duda de que si no hubiera sido Colón, tarde o temprano habría sido alguna otra persona la que hubiera encontrado el valor para atravesar en toda su longitud el «Océano Tenebroso», no sólo porque la curiosidad por lo desconocido y el espíritu de aventura son una constancia en la historia de las exploraciones, sino sobre todo porque el perfeccionamiento de la técnica náutica hacía viable ya, dentro de unos razonables márgenes de riesgo, una empresa de tal calibre. Pero no hay duda alguna de que para proyectarla y realizarla, Colón necesitó una firme determinación y una especial preparación, capaces ambas de darle la fuerza para superar el antiguo miedo al océano.

De hecho, lo que permitió a Colón proyectar y efectuar su primer gran viaje fue la concurrencia de algunas circunstancias únicas e irrepetibles, que derivan en gran medida del particular y aventurero recorrido que había tenido su propia vida con anterioridad. Un itinerario en el que se pueden reconocer claramente tres períodos: el primero abarca desde su nacimiento hasta por lo menos el 1473 (o sea, cuando Colón contaba con poco más de 20 años), período en el que, como hemos visto, vivió en Génova y en Liguria; el segundo, desde 1479-1480 hasta el principio del 1485, cuando estuvo en Portugal; el tercero, desde 1485 hasta 1492, cuando vivió en España.

La importancia de la fase portuguesa en la vida de Colón es enorme en cuanto a la génesis de su proyecto. A finales del siglo xv la vida económica de Lisboa dependía mucho de la actividad exploratoria de los navegantes lusitanos. En este ambiente, volcado hacía el océano y hacia aquella vía de las Indias que cada día se hacía más larga, pero que al mismo tiempo abría nuevos horizontes a los tráficos mercantiles y a los conocimientos geográficos, Colón pudo, sin duda, llevar a cabo decisivas experiencias. Fundamentalmente, el hecho de que él hubiera presentado su proyecto ante el rey dom João II confirma que el paso dado desde la elaboración teórica a la práctica ocurrió justamente en Portugal.

Pero esto no quiere decir que Colón hubiera aprendido a navegar en Portugal, como alguna vez se ha oído decir. Se necesitan mucho más de tres, o incluso seis años de vida en el mar, aunque ésta fuera muy intensa, para hacer de la nada a un navegante como Colón. Su experiencia como marinero se remontaba, en realidad, a mucho tiempo atrás, como se ha demostrado por la amplísima utilización que acumuló a lo largo de sus viajes transatlánticos de técnicas típicamente mediterráneas.

No fue menor, para la reelaboración y la definitiva formulación del proyecto, la importancia que tuvo la fase española en la vida de Colón. Efectivamente, fue sólo en España donde las ideas de Colón encontraron el sustrato cultural idóneo para hacerlas madurar de forma definitiva. En particular, el contacto con los franciscanos de la Rábida, que le ayudaron en la búsqueda de un soporte científico más sólido, le abrió el camino para su trato con la corte.

Fue en La Rábida donde Colón halló también la manera de transformar lo que tal vez en un principio fuera sólo un deseo de venganza contra los turcos invasores de las colonias genovesas en el Mediterráneo oriental, en un intento por ennoblecer su proyecto y hacerlo más agradable a los ojos de los Reyes Católicos. Este propósito –el acopio del oro de Oriente para financiar la reconquista de Jerusalén– albergaba todavía cierta fascinación en un país que estaba luchando contra los musulmanes.

Eliminados de la península Ibérica los tradicionales enemigos de la fe, se tenía que cumplir, según Colón, la profecía de Albumazar, según la cual éstos tendrían que ser expulsados también de los lugares santos de la Cristiandad. Los Reyes Católicos, los más fieles entre los soberanos cristianos, deberían asumir el peso de la empresa, mientras que él, Colón, les suministraría, con la ayuda de Dios, los medios materiales para realizarla, o sea las riquezas procedentes de las Indias.

El interés que Colón demostró más tarde por el oro del Nuevo Mundo no fue sólo el fruto de aquel especial interés hacia el dinero por el que son célebres los genoveses –como a menudo se dice de forma superficial– sino la lógica consecuencia de su profunda convicción de haber sido elegido por Dios para procurar los medios materiales para la reconquista de la Casa Santa. Las cartas del *Libro Copiador*, recientemente sacadas a la luz, demuestran que existía un acuerdo en ese sentido entre los Reyes Católicos y Colón ya en la víspera de su pri-

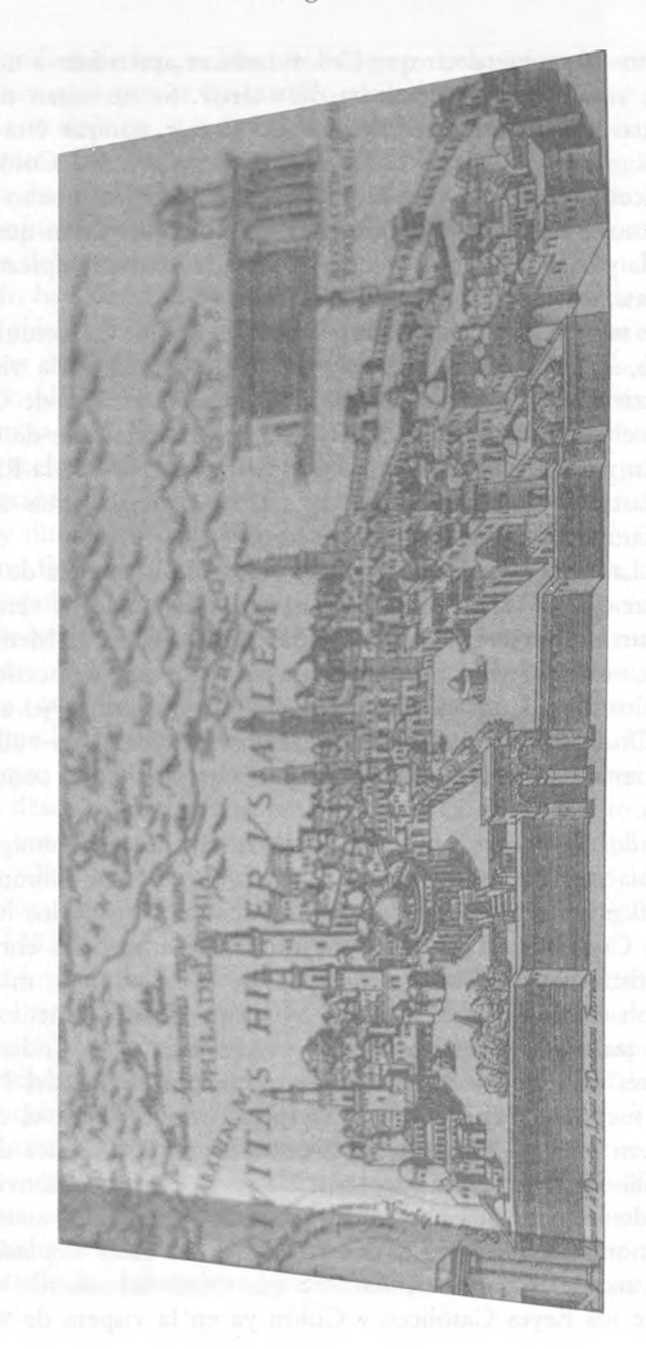


Ilustración 6. Visión perspectiva de Jerusalén. Del mapa de la Tierra Santa de Gerardo de Jode.

mer viaje, así fue como se comprometió a suministrar a los soberanos el dinero necesario para armar un ejército de 5.000 caballeros y de 50.000 infantes [20].

Si luego nos atenemos a una anotación hecha en uno de los libros que poseía Colón [21], sus convicciones se reforzaron y tuvieron una inesperada confirmación en diciembre de 1488 cuando, encontrándose en la corte de dom João II, adonde probablemente había ido desilusionado por la prolongada espera del consentimiento de los Reyes Católicos, Colón pudo asistir a la llegada de Bartolomeu Dias y constatar con satisfacción que el navegante portugués había recorrido hasta 3.100 leguas sólo para alcanzar y doblar el cabo de Buena Esperanza, mientras que siguiendo sus cálculos hubiera sido suficiente poco más de la mitad para atravesar el Atlántico desde el este haste el oeste y alcanzar por aquella vía el Catay, el Mangi y el Cipango, a los cuales se había referido Marco Polo.

Los «siete años decisivos» de la vida de Colón

Los años que van desde 1485 hasta 1492 han sido definidos como los «siete años decisivos» de la vida de Colón; en efecto, fue durante estos años cuando su proyecto encuentra en España defensores válidos y, por tanto, una posibilidad concreta de realización.

Sobre la vida de Colón durante estos años estamos bastante bien informados porque, además de las fuentes históricas, hablan de ella los documentos oficiales, de los Reyes Católicos o de sus funcionarios. Así, sabemos que, aparte del padre Marchena, se interesaron también por su proyecto y le ayudaron de distintas maneras y en diferentes momentos otros personajes como el duque de Medinaceli, Luis de La Cerda; también fray Juan Pérez, Diego de Deza, preceptor del príncipe don Juan, doña Juana de Torres y Luis de Santángel. Un válido apoyo

[20] *Cfr.* la copia de la carta a Santángel, escrita a la vuelta del viaje, en C. Colón, *Manuscrito del Libro Copiador, op. cit.*, t. II, p. 440.

[21] En la Biblioteca Capitular Colombiana de Sevilla se conservan unos libros que pertenecieron a Colón y que llevan muchas anotaciones al margen, las llamadas «apostillas». Sin embargo, los estudiosos no han establecido todavía cuántas de éstas hayan sido escritas directamente por Colón.

moral para Colón fueron también su hermano Bartolomeo, que le seguía de cerca, y quizás aún más Beatriz Enríquez de Arana, la mujer que Colón conoció en Córdoba y que fue su compañera en aquellos difíciles años.

Cuando Cristóbal Colón, procedente de Portugal, después de haber hecho una parada en La Rábida y en Palos, llegó a Córdoba para acercarse hasta la corte de los Reyes Católicos, había en esta ciudad varias familias genovesas. Además de algunos representantes de los Doria, de los Pinelli, de los Centurione y de los Spinola, los armadores sobre cuyos barcos Colón había estado embarcado con anterioridad, había muchos genoveses de un nivel social más modesto. Entre éstos, los Esbarroya, dos de los cuales –Luciano y Leonardo– eran farmacéuticos y uno, Esteban, comerciante. Éstos muy pronto se hicieron sus amigos y gracias a ellos Colón pudo conocer a Rodrigo de Arana. A este último, después de la muerte de sus padres, fue confiada la tutela de Beatriz, hija de su prima Ana Núñez De Arana y de Pedro de Torquemada, un modesto agricultor natural probablemente de Santa María de Trasierra.

La leyenda quería que Beatriz fuera una mujer de rara belleza. Pero aunque hubiera sido –como posiblemente lo era– sólo una mujer bonita, tuvo que ejercer sobre Colón una fascinación irresistible: la fascinación de la juventud. De hecho, tenía tan sólo 20 años, quince menos que él. Aunque fuera de origen campesino, Beatriz recibió una instrucción superior a la de muchas chicas de su tiempo, pues sabía leer y escribir.

De la relación entre Colón y Beatriz, en 1488 nació un hijo, Hernando, que más tarde el padre legitimó. Sin embargo, Colón nunca se casó con ella, posiblemente porque sus orígenes humildes hubieran dañado su imagen y hasta comprometido su dignidad, sobre todo cuando después del descubrimiento del Nuevo Mundo se convirtió en almirante. Pero Colón, al dictar su testamento en el lecho de muerte, el 19 de mayo de 1506, ordenó al primogénito Diego, su heredero, proporcionar el sustento a Beatriz, «como persona a quien yo soy en tanto cargo»; «y esto –añadía– se haga por mi descargo de la conçiencia, porque esto pesa mucho para mi ánima» [22]. Una frase bastante sibilina,

[22] C. Colón, *Textos y documentos completos, op. cit.*, p. 335.

pero que deja traslucir un profundo remordimiento. ¿Sólo por no haberse casado con la madre de su segundo hijo o por algún otro motivo? Probablemente no lo sabremos nunca.

Después del descubrimiento del Nuevo Mundo, los parientes de Beatriz, que tenían una relación bastante estrecha entre ellos, permanecieron también muy próximos a Colón; sin embargo, no se aprovecharon de su posición, manteniendo una digna relación de diferente amistad hacia el Almirante y poniéndose al servicio de su familia para más generaciones. El más conocido de ellos es Diego de Arana, primo de Beatriz, que siguió a Colón en el primer viaje como alguacil y se quedó, según veremos, como jefe de la desafortunada colonia de Navidad, donde murió a manos de los indios. En cambio, un hermano de Beatriz, Pedro, formó parte del séquito del primogénito de Colón, don Diego, cuando éste llegó a Santo Domingo para asumir el cargo de virrey y, más tarde, su hijo del de la virreina María de Toledo.

El 20 de enero de 1486, Colón fue recibido por los Reyes Católicos en el palacio arzobispal de Alcalá de Henares; fue un encuentro interlocutorio, tras el cual los soberanos traspasaron su caso a una junta, presidida por Hernando de Talavera, que entonces era uno de los más influyentes personajes de la corte.

La elección de un hombre de tal prestigio demuestra, que la propuesta de Colón había suscitado un cierto interés. Formaban parte de la junta «sabios e letrados e marineros». Desgraciadamente no conocemos sus nombres, excepto dos: Rodrigo Maldonado –miembro, como Talavera, del Consejo Real– y Andrés de Villalón. Del primero sabemos que era un literato; al segundo, Colón lo menciona en dos de sus cartas.

La junta se reunió más veces entre noviembre de 1489 y la primavera del año siguiente, siempre siguiendo con Colón los desplazamientos de la corte, pero cuando concluyó sus trabajos dio una opinión desfavorable: el proyecto era absurdo y contradecía el buen sentido, además de las concepciones cosmográficas tradicionales. Que la Tierra fuera redonda era una noción adquirida por la cultura occidental, pero la proporción entre las aguas y las tierras emergentes, que era la base del proyecto colombino (probablemente 130 grados para las primeras y 230 grados para las segundas) sobrepasaba los límites de las más atrevidas concepciones geográficas de la época, como la de Ptolomeo (que asignaba 180 grados de amplitud para ambas).

Pero para la decisión de la junta fue determinante también la opinión de los «marineros» que objetaban que la experiencia de los portugueses en Guinea demostraba que sólo la navegación avistando la costa garantizaba un mínimo de seguridad en viajes largos como el que proponía Colón.

Así, su primera batalla en España concluía con una derrota. Pero él no abandonó la empresa.

Soprende esta obstinación, si se piensa en la prisa con la que abandonó Portugal después del rechazo de dom João II. Es cierto que poco después Colón se apresuró a enviar a su hermano Bartolomeo a Inglaterra y a Francia para presentar también a los soberanos de aquellos países su plan, pero es un hecho que él no dejó España. Quizá no sólo porque le fuera imposible dada su relación con Beatriz, a la que ahora había confiado a los dos hijos, sino también y sobre todo porque por fin había encontrado sólidos apoyos, tanto en la corte como en La Rábida.

Entre los religiosos de este convento que se afanaban en ayudarle también estaba ahora fray Juan Pérez; según parece, fue su intervención la que convenció a la reina para recibir a Colón una segunda vez. El encuentro tuvo lugar en Santa Fe, mientras estaba a punto de concluir la reconquista con la caída de Granada. Tras esta entrevista se instituyó un nuevo consejo, constituido –como atestigua monseñor Geraldini que tuvo la ocasión de participar en él– «por los hombres más eminentes» de España, para volver a discutir el proyecto.

El consejo se reunió en enero de 1492, pero el veredicto fue una vez más negativo. Sin embargo, parece muy significativo el hecho de que dentro del mismo consejo se hubiese formado una minoría favorable a Colón. El peso de esta minoría tuvo que hacerse notar, puesto que poco después de la intervención de Luis de Santángel, escribano de ración de los Reyes Católicos, la situación se inclinó a favor del genovés. Fue Santángel –al menos según quiere la tradición– quien convenció a la reina para volver a llamarle mientras, desilusionado por se segundo rechazo, Colón estaba ya de viaje a Palos, donde contaba con embarcarse para Francia.

Luis Santángel se ofreció para financiar la empresa en parte en nombre de los Reyes Católicos, con un préstamo de 1.140.000 maravedíes, y eso fue desde luego determinante. Pero es probable que también contribuyera al cambio de opinión de los soberanos la considera-

ción de que, terminada con la reconquista de Granada la guerra contra los árabes, era oportuno ya dar un nuevo impulso a la política de expansión, también para contrarrestar la vivaz actividad de los portugueses. El plan de Colón se prestaba magníficamente para este fin, con unos márgenes de riesgo mínimos, tanto económicos como políticos. Dicho plan tenía además el apoyo de los comerciantes extranjeros que operaban en España, los cuales contribuyeron indirecta, pero sustancialmente, a su ejecución.

Los banqueros italianos, que en Sevilla —como en Lisboa, en Lion y en otras grandes plazas comerciales— controlaban el mercado financiero, adelantaron el dinero necesario para el montaje de la expedición: los 1.140.000 maravedíes de Santángel fueron suministrados por el genovés Francesco Pinello. Colón participó en el gasto con alrededor de medio millón de maravedíes, que le fueron prestados por aquel Juanoto Berardi, comerciante y banquero florentino que ya hemos mencionado que era el representante de Bartolomeo Marchionni en Castilla y que se convirtió más tarde en el administrador de Colón y socio en los negocios de Américo Vespucio. El resto —alrededor de 360.000 maravedíes— fue el precio pagado por los habitantes de Palos, a los cuales por un real decreto de 30 de abril de 1492 les fue ordenado proporcionar dos carabelas armadas, haciéndose cargo de los gastos y equipadas con todo lo necesario para una navegación de dos meses.

La estipulación de las cláusulas relativas al montaje de la expedición y sobre todo de las recompensas que prentendía Colón fue laboriosa, pero entre el 17 y el 30 de abril de 1492 el contrato entre los Reyes Católicos y el genovés fue mejorado.

Es probable que los propios soberanos estuvieran convencidos también de que él habría alcanzado el Imperio del Gran Khan, y que por esto establecieran la hipótesis sobre la posibilidad de unas conquistas territoriales muy limitadas, puesto que le concedieron derechos extremadamente amplios sobre las tierras que hubiese descubierto. De hecho, se comprometieron a darle los títulos de almirante, virrey y gobernador de todas las islas y de la tierra firme que encontrase, además de la décima parte de todas las riquezas que llegasen de aquellos países. Además Colón hubiera podido participar en las compras de armamento de todas las expediciones siguientes, sacando la octava parte de los beneficios respectivos. Como virrey y gobernador él quedaba investido también de amplísimos poderes jurídicos y administrativos.

Así, después de años de espera, el plan Colón empezaba a concretarse.

De Palos a Guanahaní

El real decreto que imponía a los habitantes de Palos entregar al comandante Cristóbal Colón dos carabelas con sus respectivas tripulaciones fue leído solemnemente en la iglesia de San Giorgio, ante las autoridades ciudadanas, el 23 de mayo de 1492. Pero, si fue bastante fácil embargar los barcos, no fue tan sencillo lograr enseguida el alistamiento de las tripulaciones. En efecto, ni en Palos, ni en la cercana Moguer existían marineros dispuestos a partir para un viaje cuya meta era desconocida, al mando de un extranjero igualmente desconocido.

Aquí entra en escena Martín Alonso Pinzón [23]. Era el mayor y más acreditado de los tres hermanos pertenecientes a una rica familia de armadores. En Palos, en los años anteriores al descubrimiento, se decía que no había en toda la región del Tinto-Odiel un armador más célebre que él. Había acumulado una gran experiencia, viajando a Portugal y a las Canarias, sobre las tradicionales rutas de los comercios andaluces. Además de alquilar barcos para transportar mercancías, tenía uno de su propiedad. Se trataba quizá de la carabela *Condesa*, con la que en 1479 Martín Alonso realizó una empresa pirata contra un navío aragonés cargado de trigo y otras mercancías.

En 1492, antes de embarcarse con Colón, se fue a Roma transportando un cargamento de sardinas. Sobre este viaje se ha fantaseado mucho, porque según algunos testimonios recogidos en la época de los Pleitos colombinos [24], en aquella ocasión él había analizado en la bi-

[23] Sobre este personaje, *Cfr.* D. Ramos Pérez, *Los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid, 1981, y J. Manzano Manzano, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Madrid, 1988.

[24] Iniciados después de la muerte de Colón por su hijo Diego, los pleitos colombinos duraron en total una treintena de años. El primer juicio —«de Sevilla»— concluyó en 1511 con una sentencia a favor de los Colón, fundamentalmente no modificada por el segundo —«del Darien»— empezado en 1512 para definir la amplitud de la jurisdicción colombina de la Tierra Firme. Todavía más favorable a los Colón fue el tercero (1515-1520); en cambio después de éste, los siguientes juicios pusieron en cuestión uno tras otro los derechos adquiridos por ellos. El cuarto pleito fue continuado después de la muerte de don Diego por la viuda en nombre de los hijos y concluyó con la sentencia

blioteca del papa un mapa en el cual estaban dibujadas las tierras a las cuales llegó Colón. Entonces, ateniéndose a estos testimonios, Martín Alonso Pinzón también contribuiría de alguna manera a la formulación del proyecto de descubrimiento. Pero el viaje a Roma precede sólo en pocos meses a la salida de la flota de Colón; un intervalo de tiempo verdaderamente demasiado corto para que una hipótesis semajante fuera posible.

Más bien, lo que sí es cierto e importante es que, convencido de la validez del proyecto colombino, Martín Alonso Pinzón utilizó toda su influencia para inducir a sus conciudadanos a participar en la expedición. Sólo con su intervención fue posible alistar a todas las tripulaciones.

No se conoce el número exacto de los hombres que participaron en el viaje; sólo de 87 marineros nos han llegado los nombres. De ellos la mayor parte eran españoles, uno portugués y tres italianos.

Martín Alonso Pinzón tuvo el mando de una carabela, la *Pinta*, mientras que su hermano Vicente Yáñez le fue asignado el de la otra, la *Niña*. La tercera embarcación que completó la pequeña flota fue conseguida en el Puerto de Santa María, del que era señor el duque de Medinaceli. Se llamaba *Gallega*, pero para la ocasión fue bautizada de nuevo *Santa María*. Era propiedad de Juan de La Cosa, natural de Santander, que participó en el viaje como comandante segundo del barco.

La *Santa María* era una *nao*, o sea una embarcación más gruesa y pesada que las carabelas; por eso Colón la eligió como la almiranta. No conocemos las dimensiones y todas las reconstrucciones que se han intentado se basan en hipótesis que no es posible averiguar. Pero de lo que Colón afirma incidentalmente en su *Diario de a bordo*, se puede deducir que estaba armada con velas *cuadradas* en el palo mayor y de

de Valladolid (1527), que ordenaba la revisión completa del juicio. Después de esta sentencia, empezó un quinto pleito, que concluyó en 1532, y un sexto (1534-1535). Fue a lo largo de éste cuando el fiscal intentó demostrar que el descubrimiento de las Indias no había sido obra sólo de Colón, sino de muchos otros navegantes. Aún más radical fue la tesis mantenida por el fiscal en el siguiente, séptimo, pleito (que el verdadero descubridor del Nuevo Mundo había sido Martín Alonso Pinzón), que llevó al *laudo* de Valladolid, del 1536, con el que los pleitos colombinos se cerraron.

La declaración aquí citada fue dada por Arias Pérez, hijo de Pinzón, en la probanza de Fiscal del pleito del 9 de octubre de 1515 (y se encuentra también en J. Manzano Manzano, *op. cit.*, vol. III, pp. 396-406).

trinquete, y con una vela latina, o sea triangular, en el de mesana. Estaba dotada también de bauprés, y por tanto de vela cebadera. Por lo que respecta al arqueo, diferentes cálculos la consideran siempre superior a las 100 tonelads, con unos 26 metros de largo.

La *Pinta* y la *Niña* eran notablemente más pequeñas, pero sobre todo tenían una estructura distinta, que las hacía mucho más manejables. La *Pinta* era una carabela «redonda» o sea con un equipamiento de velas similar al de una nao. La *Niña*, en cambio, estaba armada con velas latinas sobre los tres palos, como las clásicas carabelas portuguesas. Pero Colón, una vez que llegó a las Canarias, la hizo modificar y armar con velas cuadradas como las de los otros dos barcos, para adaptarla a las marchas flojas y muy flojas que preveía tener con los alisios.

Con las primeras luces de la madrugada del 3 de agosto de 1492 la pequeña flota abandonó el anclaje de Palos y dejándose llevar por la marea, bajó por el río Tinto y el Odiel hacia el océano. El *Diario de a bordo* de Colón, que nos ha llegado a través de una copia-resumen redactada por Bartolomé de Las Casas, nos permite seguir bastante bien el desarrollo del histórico viaje [25].

La rancia rivalidad entre España y Portugal por el dominio de las rutas atlánticas había concluido hacía poco con el Tratado de Alcáçovas-Toledo (1479-1480), con el que se había establecido que la navegación al sur del paralelo de las Canarias –28 grados norte– estuviese reservada a los barcos portugueses, mientras que los españoles tenían que mantenerse al norte del mismo. Así es que, teóricamente, nada impedía a Colón al hacer la ruta directamente hacia del oeste. En cambio bajó en latitud hasta las Canarias, con el propósito de navegar desde allí en línea recta, manteniéndose siempre sobre el mismo paralelo.

Esta ruta era análoga en su concepción a las que los portugueses habían utilizado en la primera fase de su expansión oceánica, a su vez

[25] Sin embargo, hay que tener en cuenta que el *Diario*, en la forma en la que nos ha llegado, es un resumen, y además el resumen de una copia. Los párrafos que Las Casas transcribió enteramente se refieren a temas por los que tenía un especial interés, como la mansedumbre que Colón había encontrado en los indios, o las declaraciones relativas a las ventajas que hubieran podido derivar de su evangelización. El origanl colombino tenía que contener seguramente un mayor número de noticias acerca de la navegación y las características de los lugares visitados. Además muchos datos aparecen alterados.



Ilustración 7. Uno de los barcos de Colón según un grabado en la edición de Basilea, 1494, *De insulis nuper inventis*.

trasladando al espacio atlántico una práctica ya en uso en el Mediterráneo. Para seguirla no eran necesarios instrumentos sofisticados, ni cálculos complejos. Bastaba una brújula para mantener constante la dirección; cualquier modificación de la latitud para averiguar que no se hubieran producido grandes alejamientos de la ruta se podía realizar cuando las condiciones del cielo y del mar fueron óptimas.

Incluso la elección de esta ruta parece, pues, confirmar que el proyecto de Colón –al menos en su forma práctica más elemental– nació en Portugal. En efecto, él había dejado ese país en 1485, cuando los navegantes lusitanos acababan de empezar a aplicar los métodos astronómicos a la navegación. En aquella época el cálculo de la latitud en el mar no había dado todavía resultados satisfactorios, ya fuera por la imperfección de los instrumentos como por la escasa preparación de los pilotos. Como demuestra el *Diario de a bordo*, Colón conocía el uso del astrolabio y del cuadrante, pero de igual forma que los portugueses en la primera fase de sus periplos por el Atlántico, durante este primer viaje los utilizó sólo en tierra, o para controlar cálculos hechos por otro medio.

La genialidad de Colón consiste en haber comprendido que esta ruta, tan simple y tradicional, podía ser utilizada también para atravesar el Atlántico. Pero no se trató de una elección casual o de una sencilla intuición. El proyecto fue cuidadosamente estudiado para satisfacer tres condiciones muy importantes, que garantizaban un margen de suficiente seguridad para su perfecto éxito.

Una primera y esencial condición era la posibilidad de utilizar de la mejor manera posible la circulación atmosférica y las corrientes del océano. Colón sabía –porque había tenido la oportunidad de experimentarlo personalmente en Puerto Santo, en Madeira y en los viajes que había realizado por el Atlántico con genoveses y portugueses– que alejado de la costa de las Canarias encontraría el alisio de nordeste y corrientes favorables que le habrían llevado hacia el suroeste.

La segunda condición era que navegando a lo largo del paralelo 28, se mantuvo a una latitud suficientemente alta como para no contravenir las cláusulas del Tratado de Alcáçovas–Toledo, pero al mismo tiempo suficientemente baja como para llegar a regiones en las que creía que se encontrarían el oro y las especias. Éstos, según las creencias de la época, eran productos del calor de los rayos del sol y por

tanto vendrían «generados» en mayor cantidad en las regiones tropicales.

En fin, aquella ruta permitía una escala técnica. Siguiendo el ejemplo de los portugueses, que utilizaban la avanzadilla de Madeira para controlar la eficiencia de sus flotas y para aprovisionarse de víveres frescos antes de enfrentarse al océano, Colón había programado una etapa en Canarias, para averiguar el estado de los barcos después de un período suficientemente largo de permanencia en la mar.

Esta última se reveló como una útil precaución. En efecto, en las Canarias, Colón se vio obligado a detenerse desde el 9 de agosto hasta el 6 de septiembre, para reparar el timón de la *Pinta*, que se había salido de los pernios y para cambiar el velamen de la *Niña*, además de para hacer aprovisionamiento de agua y de géneros alimenticios.

Luego se inició la travesía del océano, que duró 34 días, desde el 8 de septiembre hasta el 11 de octubre.

Se ha discutido mucho respecto a cuál fuera exactamente la meta del viaje. Para comprender lo que Colón esperaba encontrar, tenemos que prescindir de nuestros conocimientos geográficos e intentar reconstruir los suyos. El Asia de Colón se asomaba sobre el océano a oriente con el conjunto de las tierras del imperio del Gran Khan. En la latitud en la cual decidió navegar, la primera tierra que hubiera tenido que tocar sería el Mangi de Marco Polo (o sea, la China meridional), que los mapas de la época colocaban entre los 20 y 30 grados norte. Pero antes de llegar allí, Colón tendría que haber podido encontrar Cipango (o sea, el Japón), que algunos cartógrafos de su tiempo dibujaban a poca distancia del continente asiático, entre los 8 y 30 grados norte.

Esperanzas, inquietudes y temores se alternan en el relato de la primera travesía del Atlántico en el *Diario* colombino. Momentos sobresalientes del viaje fueron, el 16 de septiembre, el encuentro con la vegetación de los Sargazos, tomada por yerbas arrancasas por una marejada de una tierra cercana; el paisaje —que se había repetido más veces— de bandadas de pájaros, así mismo considerados como un indicio de tierra y que por ese motivo fueron observados atentamente para establecer de dónde podían venir o adónde iban; y el falso avistamiento de tierra de Martín Alonso Pinzón, ocurrido en la noche del 25 de septiembre.

Este último, probablemente, fue acordado entre Colón y Martín Alonso para tranquilizar a los hombres que amenazaban con amotinarse.

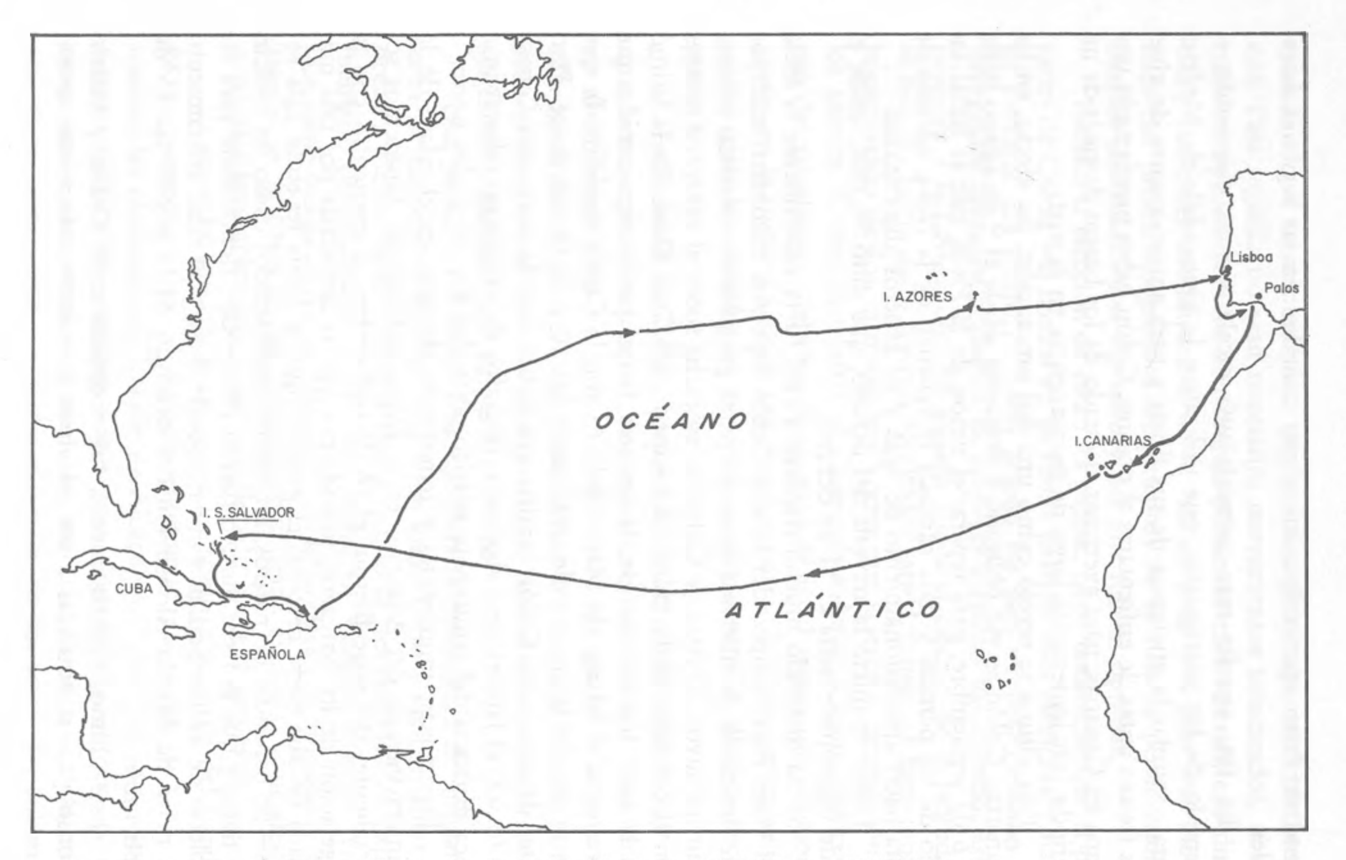


Ilustración 8. Ruta del primer viaje de Colón (1492-1493).

Desde los primeros días del viaje, Colón mantuvo un doble cómputo de las distancias recorridas; uno, secreto, en el que registraba las leguas que consideraba que efectivamente había recorrido; el otro, público, que comunicaba a sus compañeros y confrontaba con el de los pilotos, en el cual se señalaba un número de leguas siempre inferior, con la intención de que los marineros no se asustasen por la excepcional duración del viaje. Sin embargo, con el transcurrir de los días, al alejarse la flota de las costas de España más de lo que nadie se hubiera atrevido antes y al continuar soplando los vientos favorables para la navegación hacia el oeste, los tripulantes empezaron a temer no poder volver nunca más.

No existe enfermedad más contagiosa que el miedo. Y el miedo, como ocurre a menudo, agigantó los peligros en la imaginación colectiva. Empezaron las murmuraciones y los complós. Quizá fuera en este momento cuando Colón y Martín Alonso Pinzón se pusieron de acuerdo para simular un avistamiento. Éste, en efecto, aunque se revelara falaz, fue suficiente para sosegar los ánimos y volver a infundir esperanzas. Así la navegación prosiguió tranquila.

Y, por fin, el descubrimiento, en la noche entre el 11 y el 12 de octubre de 1492, narrado por Colón en su *Diario* con la desconcertante sencillez de quien forma parte activa de un gran acontecimiento. De repente, mientras estaba asomado al borde del castillo de popa de su barco escrutando el horizonte, Colón divisó una débil luz, como «una candelilla de cera, que se alçava y levantava». Al día siguiente por la mañana se confirma: una franja de tierra baja que a medida que los barcos se acercaban se revelaba como más nítidamente revestida de verde.

Aún no se trataba del continente y no eran, desgraciadamente para Colón, ni siquiera las estribaciones de Asia en las que él creía; pero la llegada a la pequeña Guanahaní –que volvió a bautizar enseguida con el nombre de San Salvador en honor del Salvador del mundo que le había conducido hasta allí– fue indudablemente la conclusión de una empresa de una envergadura histórica excepcional: la primera travesía en longitud del océano a latitudes medias, la primera de las rutas que iban a transformar el Atlántico de área «anecuménica» (no habitada) y rechazada, límite de los conocimientos geográficos de la cultura clásica y medieval, en una vía privilegiada para el tráfico internacional, espacio vivo y vital del hombre moderno.

Y tras el descubrimiento de la pequeña isla, llegó el de sus habitantes: los indios. Una desconcertante novedad para la cultura occidental, aún convencida de la bíblica repartición tripartita del género humano. En un principio, Colón y sus compañeros únicamente notaron con asombro las extrañas características somáticas y las primitivas costumbres de aquellos pueblos, demasiado diferentes de las de los habitantes de las «Indias» que buscaba el genovés. Pero, más tarde, cuando se comprendió que lo que se había descubierto era un continente, aquella novedad se convirtió en un gran problema, sobre todo a causa de sus implicaciones religiosas y morales. Porque, si los indios pertenecían al género humano —cosa que, como se sabe, en un determinado momento fue puesta en duda— también tenían que descender de Adán; pero en este caso resultaba terriblemente difícil de explicar cómo habían podido llegar tan lejos desde los lugares donde se creía que había sido creada la especie humana.

Pero en aquel momento Colón no se planteaba aún problemas similares, convencido como estaba de haber llegado al Extremo Oriente.

En la euforia general, el encuentro con los indios fue simple y cordial. Plagado de recíprocas incomprensiones, enseguida se inició un extraño diálogo, hecho más de gestos que de palabras. La primera descripción de los indígenas del Nuevo Mundo es a un tiempo fiel e idealizada:

> ...venían a las bracas de los navíos adonde nos estávamos, nadando, y nos traían papagayos y hilo de algodón en ovillos y azagayas y otras cosas muchas, y nos las trocavan por otras cosas que nos les dávamos, como cuentezillas de vidro y cascaveles. E fin, todo tamavan y daban de aquello que tenían de buen voluntad, mas me pareció que era gente muy pobre de todo. Ellos andan todos desnudos como su madre los parió, y también las mugeres, aunque no vide más de un farto moça, y todos los que yo vi eran todos mançebos, que ninguno vide de edad de más de XXX años, muy bien hechos, de muy fermosos cuerpos y muy buenas caras, los cabellos gruessos quasi como sedas de cola de cavallos e cortos. Los cabellos traen por ençima de las çejas, salvo unos pocos detrás que traen largos, que jamás cortan. D'ellos se pintan de prieto, y [d']ellos son de la color de los canarios, ni negros ni blancos, y d'ellos se pintan de blanco y d'ellos de colorado y d'ellos todo el cuerpo, y d'ellos solos los ojos, y d'ellos solo el nariz. Ellos no traen armas ni las cognosçen, porque les amostré

> espaldas y las tomavan por el filo y se cortavan con ignorançia... Ellos todos a una mano son de buena estatura de grandeza y de buenos gestos, bien hechos... Ellos deven ser buenos servidores y de buen ingenio, que veo que muy presto dize todo lo que les dezía [26].

Esta cautivadora descripción tan sólo pone en evidencia una parte de las características somáticas y de las costumbres de los aruachis de las Antillas, con quien los europeos se encontraban entonces por primera vez. En realidad, Colón los describe como quería que fueran, más que como en realidad eran, aunque se revelan algunas aunque particularidades que desde luego no se esperaba, como su desconcertante desnudez.

Los aruachis de las Bahamas estaban en un nivel cultural más bajo que el de las Grandes Antillas. Los dos constituían una oleada de población bastante reciente, que en su mayoría había sustituido a los anteriores habitantes de aquellas islas, los siboneis (que Colón encontraría más tarde), y que a su vez estaban amenazados por la expansión de los caribes. No conocían el uso del hierro, pero tenían una próspera industria de piedra. Vivían de la agricultura, completada con la caza y la pesca. Acogieron a los recién llegados con curiosidad y sencillez.

Las Antillas mayores

Tomada posesión solemnemente de Guanahaní en nombre de los Reyes Católicos, Colón empezó la exploración del archipiélago, siempre guiado por su espejismo asiático. Siguiendo las indicaciones de los indios, bajó en latitud hacia el oeste, a través de Rum Cay (a la que llamó Santa María de la Concepción), Long Island (Fernandina, en honor del rey), Crooked y Fortune Islands (Colón creyó que se trataba de una sola isla y las llamó Isabela, en honor de la reina), hasta fondear Cuba, el 28 de octubre de 1492, en la bahía Bariay.

Al día siguiente recorrió la costa y por la noche llegó hasta la desembocadura de un gran río, el actual Puerto Gibara. El 30 y el 31 de

[26] En el *Diario de a bordo*, en la fecha del 11-12 de octubre. *Cfr.* C. Colón, *Textos y documentos completos, op. cit.*, pp. 30-31.



Ilustración 9. Islas descubiertas por Colón en el *De insulis nuper inventis*, Basilea, 1494.

octubre navegó hacia occidente, hasta avistar un promontorio revestido de palmeras, que por eso llamó Cabo Palmas (el actual Punta Uvero). Una vez que hubo regresado a Puerto Gibara, se detuvo allí durante 11 días.

Colón estaba cada vez más convencido de encontrarse en los márgenes de Asia. Sin embargo, la exploración del litoral septentrional de la isla (que llamó Juana, en honor del príncipe don Juan) y una expedición enviada tierra adentro en busca de las ciudades del Gran Khan, no aportaron prueba alguna.

Los dos hombres que componían aquella expedición, Luis de Torres y Rodrigo de Jerez, fueron elegidos porque hablaban árabe, o sea el idioma que Colón sabía que era el principal vehículo de comunicación en Oriente. Éstos no lograron entenderse con los indígenas mejor que sus compañeros. Pero al regresar a los barcos descubrieron algo que iba a tener importantes consecuencias en la historia de las costumbres. Vieron –dice el *Diario*– «mucha gente que atravesaba a sus pueblos, mugeres y hombres, con un tizón en la mano, [y] yervas para tomar sahumerios, que acostumbravan» [27]. Era el tabaco.

En Cuba se encontraron también arbustos y yerbas que en la euforia del momento fueron identificadas con algunas preciadas especias asiáticas, como el alcanfor y el rabárbaro. Pero del oro ni tan siquiera un rastro. Sin embargo, los indios, siempre con gestos, dieron a entender que había en un lugar que llamaban Baneque. Pero, ¿qué era Baneque? Después de intentar buscar por todos los medios saber algo más, Colón se convenció de que se trataba de otra isla, situada al norte o al nordeste de Cuba, Así, el 12 de noviembre, partió en su búsqueda. No pudo llegar a ella y entonces volvió a Cuba.

Mientras tanto, deseoso de hacer acopio del preciado metal o, mejor dicho, quizá para librarse de su dependencia de Colón y en pos del mérito de ser el primero en descubrir las riquezas de las Indias, el 19 de noviembre Martín Alonso Pinzón abandonó con su barco al Almirante.

Habiéndose quedado solo con la *Santa María* y la *Niña*, Colón siguió navegando a lo largo de las costas de Cuba, desde la bahía de Tánamo hasta cabo Maisí. Desde aquí, atravesando el canal del Viento,

[27] *Ibidem*, p. 53.

a primeros de diciembre alcanzó Haití, que llamó Española, por la semejanza —dijo— que encontró entre el paisaje de la isla y el de la España meridional (y quizá también con la esperanza de que aquel nombre representara un buen augurio).

La isla le pareció bellísima.

> La Española es maravilla [escribe en la carta a los Reyes Católicos con la que les informa, a la vuelta del viaje, de su descubrimiento] las sierras y las montañas y las vegas i las campiñas y las tierras tan fermosas y gruesas para plantar y sembrar, par criar ganados de todas suertes, para hedificios de villas e lugares. Los puertos de la mar, aquí no havría crehencia sin vista, y de los ríos muchos y grandes y buenas aguas, los más de los cuales traen oro. En los árboles y frutos e yervas ay grandes differencias de aquellas de la Juana: en ésta ay muchas specierías y gandes minas de oro y de otros metales [28].

Colón navegó a lo largo de la costa septentrional de la isla hacia oriente, explorándola cuidadosamente. En todos los sitios tuvo amistosos encuentros con los indios, trueques, e intercambio de regalos. Y entre éstos, por fin, los primeros objetos de oro.

El Almirante deseaba saber de dónde procedía el metal precioso y preguntó insistentemente a los indios. Creyó entender que existían unas minas en un lugar que ellos llamaban Cibao. En un primer momento, Colón asoció este nombre al del Japón: Cipango; luego comprendió que aquel lugar formaba parte de la isla. Para acercarse al Cibao, recogió la invitación del cacique Guacanagarí, que le había rogado ir a su aldea, y en la noche del 24 de diciembre se desplazó desde la bahía del Acul —donde se había detenido aquel día— hacia el oriente.

Era una noche tranquila. El mar estaba en calma, el cielo sereno. Los barcos tenían sólo que seguir una ruta que Colón había hecho explorar por los barcos. Por eso él, que no dormía desde hacía varios días, decidió concederse un poco de reposo, dejando el mando al contramaestre, Juan de La Cosa. Éste, por su parte, cedió el timón a un mozo y él también se fue a dormir. El joven, tal vez inexperto, quizá sólo distraído, no se dio cuenta de que la corriente le arrastraba hacia la escollera frente a la isla. Así, en el silencio de la noche, la *Santa*

[28] *Ibidem*, p. 141.

María se deslizó dulce pero inexorablemente hacia el banco rocoso que se encontraba frente al cabo Haïtien, hasta que lo tocó y encalló.

El brusco impacto despertó a Colón, que se precipitó a cubierta seguido por todos los demás. Rápidamente el Almirante ordenó lanzar al agua el bote e intenter remolcar con él la nave fuera del banco. Era una maniobra simple y obvia. Pero los hombres a los que ordenó cumplirla, aterrados, en lugar de llevarla a cabo, bogaron con todas sus fuerzas hacia la *Niña*, para ponerse a salvo. La carabela no los quiso recibir y los devolvió otra vez a la *Santa María*. Pero mientras tanto, se perdió un tiempo precioso y el barco, inclinado sobre un costado, se perdió irremediablemente.

El viaje de vuelta

Este accidente cambió el curso de los acontecimientos. Al quedarse con una sola carabela, Colón no podía arriesgarse más en su empeño por continuar la búsqueda de los puertos y del oro del Gran Khan. Por otra parte, su profunda e inquebrantable confianza en la Providencia le inducía a creer que si Dios había permitido que aquel naufragio ocurriera, tenía que existir alguna razón. Se convenció así de que era voluntad de Dios el que él fundara una colonia justo en aquel lugar.

Al día siguiente por la mañana los indios de Guacanagarí se dedicaron a ayudar a los españoles a achicar el agua de la *Santa María*. La *Niña* quedó anclada frente a la aldea y todos bajaron a tierra. De forma activa, empezó la construcción de un fuerte. Así nació el primer asentamiento español en el Nuevo Mundo, que Colón, en memoria del día en el cual tomó la decisión de fundarlo, llamó Navidad.

Mientras los trabajos avanzaban, el Almirante se preparaba para hacer un rápido regreso a España con el fin de conseguir las ayudas necesarias para la creación de un asentamiento estable. Las relaciones amistosas mantenidas con Guacanagarí y la mansedumbre de los indios hacían pensar que los 39 hombres que iban a permanecer en la Navidad bajo el mando de Diego de Arana no tendrían nada que temer hasta su vuelta. Desgraciadamente no fue así, y el nombre de la Navidad quedó asociado al de la primera tragedia ocurrida en tierra americana en el difícil acercamiento entre los dos pueblos, que iban a

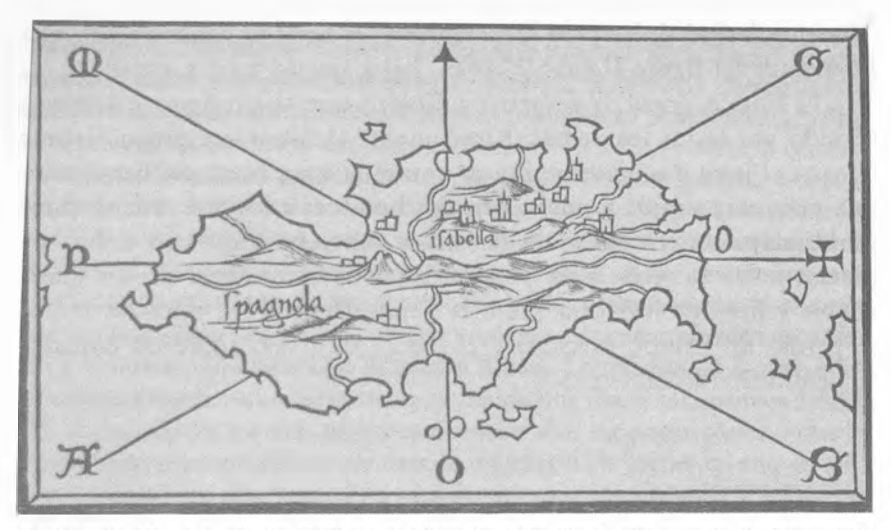


Ilustración 10. La isla de Haiti en el *Libro de tutte l'isole del mondo* de Benedetto Bordone (Venecia, 1528).

necesitar todavía mucho tiempo para aprender a conocerse y respetarse recíprocamente.

Embarcándose en la *Niña*, Colón partió de la Navidad el 4 de enero de 1493 para volver a España. Dos días más tarde, mientras navegaba aún cerca de las costas de Haití, frente al promontorio de Montecristi (el nombre ha permanecido), tuvo la alegría de ver a la *Pinta*, que con las velas desplegadas iba a su encuentro.

A pesar de que las relaciones entre los dos capitanes ya estaban comprometidas irremediablemente, ambos se alegraron de aquel encuentro, que les permitía afrontar juntos la travesía de vuelta. Así pues, Colón acogió amablemente a Martín Alonso Pinzón, disimulando el resentimiento por su deserción.

La ruta del viaje de vuelta también parece que fue elegida con atención. El Almirante debió de observar bien el régimen de los vientos en el Atlántico centro-septentrional antes de salir de España, puesto que alejándose de la latitud en la que soplaban los alisios y conduciéndose hacia el norte en una ruta nordeste-1/4 este alcanzó los 36 ó 37 grados norte, o sea la latitud en la cual soplaban los vientos occidentales. Éstos no son constantes como los alisios, pero como contrapartida son vientos fríos, es decir intensos, y por esto muy favorables para

la navegación. Pero debido a que están generados por las perturbaciones ciclónicas de las latitudes medias, vienen acompañados por borrascas, más o menos fuertes según los casos.

Colón se encontró muy pronto con una de esas tormentas, y de una intensidad especialmente fuerte. El 12 de febrero las dos carabelas entraron en el campo de una violenta perturbación. Su centro debía de encontrarse al norte de las Azores, mientras que los márgenes meridionales y suroccidentales –cerca de los cuales se presume que se encontraban– estaban recorridos por vientos muy fuertes desde el oeste y el suroeste. Fue un momento verdaderamente dramático. También en los dos días siguientes la *Niña* y la *Pinta* lucharon sin reposo contra el mar, hasta que no pudiendo hacer otra cosa sino dejarse llevar por el viento con las velas amainadas (a excepción del papahigo, solo y bajo, para evitar que la proa se sumergiera en las olas), fueron cada una por su camino, perdiéndose de vista una de la otra.

Martín Alonso Pinzón fue empujado por la borrasca hacia el nordeste y avistó las costas de Europa antes que Colón, atracando en Galicia.

Colón, quedándose sólo con su barco, temió antes que perder la vida, por no poder lograr que los Reyes Católicos conocieran el éxito de su empresa. Esto le atormentaba. Cogió entonces un pergamino y rápidamente transcribió allí del *Diario* el relato de los hechos más sobresalientes del viaje. Luego lo envolvió en una tela encerada y la introdujo en un barril cerrado que ordenó fuera arrojado al mar, con la esperanza de que alguien lo encontrara. Una ulterior precaución le llevó a poner en la parte más elevada de la popa otra envoltura sellada que contenía una copia de la misma carta.

Luego, poco a poco, el mar se calmó. Los hombres, abatidos por el miedo y la fatiga, se reanimaron. Y la *Niña* recuperó la ruta.

El 15 de febrero fue avistada una isla. Era una de las Azores, Santa María. Aquí, Colón hizo bajar a tierra a la mitad de la tripulación, para que fueran en mangas de camisa en peregrinaje a un santuario mariano, con el fin de que se cumpliese uno de los votos que se habían hecho durante la tempestad de los días anteriores.

Fue entonces cuando ocurrió un episodio grotesco. El capitán portugués de la isla, sospechando que aquellos hombres fueran los que regresaban de un viaje realizado a lo largo de las costas de África, o de cualquier forma en aguas prohibidas a los españoles por el tratado de

Alcaçovas-Toledo, los esperó con una emboscada y medio desnudos como estaban los hizo prisioneros. Pero tras alguna discusión, el equívoco se aclaró y los marineros fueron liberados. Así, el viaje pudo continuar.

Cuando ya estaban muy próximas las costas de la península Ibérica, la noche del 2 de marzo, la *Niña* fue embestida por una nueva tempestad. Una vez más Colón y sus compañeros temieron lo peor. En la mañana del día 4, mientras el viento era aún muy fuerte y el mar continuaba agitado, apareció en el horizonte, entre las nubes, una tierra. Era el cabo de Roca, en Portugal. Colón decidió acercarse a la costa e intentar la difícil maniobra de la entrada en la desembocadura del Tajo.

Esta decisión, que desde luego no tuvo que gustar en España, favoreció luego extrañas murmuraciones sobre Colón. Hubo, por ejemplo, quien dijo que el Almirante había querido ir a Portugal para dar a conocer su descubrimiento al rey dom João II antes que a nadie, para demostrarles lo equivocados que estaban por haber rechazado su proyecto. Alguien, incluso, le acusó de haber querido de alguna manera favorecer al soberano portugués.

Estas habladurías, que también han sido retomadas e interpretadas de distintas maneras por algunos estudiosos modernos, no tienen ningún fundamento. En efecto, cualquiera que navegue a vela sabe que penetrar en una desembocadura fluvial durante una marejada no sólo es difícil, sino extremadamente peligroso. Al decidir entrar en el Tajo, Colón corrió un enorme riesgo, que desde luego tanto él como sus hombres hubieran evitado si hubiera habido otra alternativa. Por eso, es evidente que las condiciones del mar y sobre todo las del barco en el que se encontraban tenían que ser tales como para considerar que aquélla fuera la única manera de salvarse. Y, en efecto, así fue.

IV

LOS OTROS VIAJES DE COLÓN

La hora del triunfo

La noticia de la llegada de un barco español «desde las Indias» se difundió enseguida por Lisboa y mucha gente vino a verlo con todo tipo de embarcaciones al Rastelo donde estaba anclado.

El rey dom João II, que se encontraba entonces en el monasterio de Santa María das Virtudes, en el valle do Paraiso, rogó al Almirante que tuviese la bondad de ir a visitarlo para hablar con él. Colón fue hasta allí el 9 de marzo y el encuentro fue —según cuentan los historiadores— cordial, aunque el soberano apuntase enseguida la duda de que las tierras que el Almirante decía haber descubierto entrasen en el área asignada a Portugal por el Tratado de Alcaçovas-Toledo.

Muy probablemente, fue esta postura portuguesa la que indujo a los Reyes Católicos, nada más que Colón regresó a España, a esmerarse para conseguir con la mayor rapidez posible por parte del pontífice el reconocimiento oficial de los correspondientes derechos sobre las tierras descubiertas, y, al mismo tiempo, a ejercer un estricto control sobre la difusión de las noticias en torno al viaje, para evitar que fueran divulgados detalles que de alguna manera pudiesen aliviar las deudas del rey de Portugal.

Pero ya desde su primera llegada a Lisboa el Almirante, receloso y desconfiado por naturaleza, actuó con mucha cautela aunque —como se puede imaginar— deseara comunicar a todos el positivo éxito de su empresa. Así, aunque dom João se hubiera ofrecido para acompañarlo vía terrestre hasta la frontera de España, Colón prefirió volver a sus

barcos y proseguir por mar con sus compañeros, temiendo que aquella oferta escondiera alguna trampa.

El 13 de marzo de 1483 la *Niña* salió de Lisboa y superada en la madrugada del día 15 la barra de Saltés, alrededor de mediodía hizo su entrada triunfal en el puerto de Palos. No es difícil imaginar la acogida que le fue tributada. Maravilla, estupor, satisfacción y júbilo saludaron su llegada. La gente del lugar, muchos de los cuales eran parientes o amigos de los que habían participado en el viaje, acudía alborozada. El mismo día por la tarde llegó también la *Pinta*.

Aunque las fuentes no lo digan, es razonable pensar que Colón y Martín Alonso Pinzón se encontraran aquella misma tarde o en los días sucesivos, antes de tomar cada uno su propio camino. En efecto, aunque la incorrecta actitud de Pinzón en La Española había ofendido mucho a Colón, es difícil creer que ambos no sintieran necesidad de volverse a ver, después de la forzosa separación determinada por el mal tiempo, para contarse el uno al otro cómo habían superado aquellos momentos difíciles. Y quizá, si Pinzón no hubiese muerto poco tiempo después y si sus herederos no se hubiesen dejado arrastrar por los pleitos en una vergonzosa controversia en contra de la memoria de Colón, la historia de las relaciones entre estos dos grandes hombres hubiera sido escrita de una manera distinta.

En efecto, Martín Alonso Pinzón desempeñó un decisivo papel en el descubrimiento del Nuevo Mundo; no en la génesis del proyecto, sino en la preparación y el desarrollo del viaje. Sin su ayuda no hubiera sido posible alistar a las tripulaciones y quizá, en los momentos difíciles que precedieron al avistamiento de la primera tierra americana, no hubiera sido posible, sin su prestigio y ejemplo, hacer razonar a los marineros y convencerlos para seguir aquella extraordinaria aventura hacia lo desconocido.

El entusiasmo levantado por la feliz conclusión del viaje acompañó a Colón hasta Barcelona, donde a la sazón se encontraban los Reyes Católicos con la corte.

Ya desde Lisboa él se había preocupado de informarlo mediante una carta escrita durante los últimos días de navegación sobre cómo había llevado a cabo felizmente su misión, yendo y volviendo de las «Indias». Por eso, la noticia del descubrimiento ya se había difundido en España aun antes de su llegada. Así, durante el trayecto hacia Barcelona, la gente iba a su encuentro alborozada, para ver su cortejo, en

el que destacaban unos pintorescos papagayos –animales «indios» por excelencia según las creencias de la época– y algunos indios adornados con plumajes.

Pero el momento de mayor satisfacción para Colón fue, sin duda, cuando lo recibieron los Reyes Católicos, tributándole honores especiales. Durante un día fue el hombre más famoso de España. Ilustres personajes pugnaban por hacerse ver en su compañía. El 20 de mayo de 1493 los soberanos le concedieron la condecoración de un blasón, de acuerdo con su nueva dignidad de virrey. Ateniéndonos a la descripción de Oviedo, el escudo llevaba las armas de los Reyes Católicos –de Castilla y León– en los dos cuartos de la parte superior, en el inferior izquierdo las de Colón y en el derecho algunas islas. En 1502, después del descubrimiento de la Tierra de Paria, Colón modificó este blasón, introduciendo cerca de las islas del cuarto inferior derecho una parte de la tierra firme y poniendo en el izquierdo cinco anclas, probablemente como símbolo de su dignidad como almirante.

En aquel momento, él estaba en el cénit de su gloria, una gloria desgraciadamente efímera, a la que iban a seguir dolorosas amarguras y desengaños.

De la misma forma como se difundió rápidamente en la península Ibérica, la noticia del descubrimiento cruzó rápidamente las fronteras. De la carta escrita por Colón a los Reyes Católicos se hicieron enseguida varias copias, pero modificando en parte su contenido por razones políticas [1]. Especialmente dos de ellas que aparecen dirigidas, respectivamente, a Luis de Santángel y a Gabriel Sánchez, gozaron de una amplia difusión fuera de España.

Ya a finales de abril de 1493, después de haber sido impresa en Barcelona, la carta se publicaba en Roma, en una versión en latín de

[1] Todo hace pensar que el original fuese el que nos ha llegado a través del *Libro Copiador*, donde la carta tiene como fecha «en la mar» el 4 de marzo de 1493 (*cfr.* A. Rumeu de Armas, *Estudio histórico-crítico*, en C. Colón, *Manuscrito del Libro Copiador, op. cit.*, t. I, pp. 27-104). El texto de esta copia se diferencia de los de las otras ya conocidas, sobre todo, por la disposición del contenido, pero también por algunos detalles que a aquéllas le faltan. Entre éstos el más curioso es la petición de Colón a los Reyes Católicos para que intercedan ante el pontífice para que conceda la púrpura cardenalicia a su hijo. En la época de esta petición, Colón no sabía que Inocencio VIII –el papa genovés que probablemente había estado al corriente y había aprobado su proyecto de descubrimiento– se había muerto (25 de julio de 1492), y en su lugar había sido elegido Alejandro VI (Rodrigo Borja).

Leandro del Cosco, y con el título *Epistola Christofori Colom: cui etas nostra multum debet: de Insulis Indie supra Gangem nuper inventis*. En el mismo año se volvió a imprimir otras dos veces en Roma, y luego, entre 1493 y 1494, otras seis en Anversa, Basilea y París. A éstas le siguieron también versiones en francés, alemán y catalán, mientras que el florentino Juliano Dati poníe en verso su contenido. Antes de 1500 fueron publicadas no menos de 17 ediciones [2].

Mientras tanto, fueron entabladas febriles negociaciones con la Santa Sede. Por entonces había ascendido desde hacía poco (agosto de 1492) al trono pontificio, con el nombre de Alejandro VI, el cardenal Rodrigo Borgia, español de nacimiento y que le debía mucho a los Reyes Católicos. Aunque los pontífices, como se ha visto, habían renunciado desde hacía tiempo al papel de árbitros en las disputas entre los príncipes cristianos tal y como lo habían hecho durante la Edad Media, la autoridad del papa era aún muy fuerte, y de todas formas era la única que podía proteger a España de eventuales pretensiones portuguesas. La postura que dom João II tuvo con Colón hacía pensar que Portugal no habría dudado en reclamar sus propios derechos sobre la base del acuerdo Alcaçavas-Toledo apenas se hubiese aclarado que las islas descubiertas por Colón se hallaban no al norte, sino al sur del paralelo de las Canarias. Hecho que los Reyes Católicos –como Colón– sabían perfectamente [3]. Hacía falta, pues, prevenirlo.

Intentando satisfacer rápidamente las peticiones españolas, el papa promulgó a la vuelta de pocos meses tres bulas [4], con las que otorgaba

[2] *Cfr.* C. Sanz, *Bibliografía general de la Carta de Colón*, Madrid, 1958.

[3] En el *Diario de a bordo*, Colón atribuye a la costa meridional de Cuba una latitud de 42 grados, lo que ha suscitado el escándalo y ha conseguido que algún apresurado comentarista diga que él no sabía medirla. En realidad, aquel dato –como incluso otros, y no sólo de Colón, según una práxis bastante común en su tiempo– era intencionalmente exagerado, para evitar que los portugueses llegasen a conocer la real posición de las tierras descubiertas. Personalmente creo que 42 grados fuese una cifra en clave, en lugar de 21 grados (o sea exactamente la mitad), que es el valor exacto, según la aproximación posible en aquella época.

[4] La primera *Inter cetera*, que lleva la fecha de 3 de mayo, concedía genéricamente a los Reyes Católicos la posesión de todas las tierras descubiertas y por descubrir que no perteneciesen ya a unos soberanos cristianos; la segunda *Inter cetera*, con fecha 4 de mayo pero en realidad registrada en junio, establecía la línea de demarcación; la tercera, *Eximiae devotionis*, especificaba que se concedían a los Reyes Católicos todos los privilegios y derechos ya otorgados por los pontífices a los soberanos portugueses.



Ilustración 11. El fundidor de tipos para la prensa (de Hartman Schopper, *Panoplia omnium liberalium artium*, Frankfurt, 1568).

a España la posesión de todas las tierras descubiertas y por descubrir al oeste de una línea trazada de polo a polo a cien leguas de las Azores y de las islas del Cabo Verde, siempre y cuando no perteneciesen ya a otros soberanos cristianos.

Seguramente, esta línea divisoria había sido sugerida por Colón. En efecto, fue él quien había observado a lo largo del viaje que la declinación magnética —o sea la desviación de la aguja de la brújula (orientada siempre al norte magnético) respecto al norte geográfico señalado por la estrella Polar— variaba. Colón había constatado que la declinación, que cerca de las costas de Europa era por entonces de unos 3 grados este, iba disminuyendo a medida que se desplazaban al oeste, hasta anularse a unas 100 leguas desde las Azores, y después volvía a aumentar de nuevo, pero en sentido contrario.

Pensó que aquel fenómeno podía ser utilizado para trazar una línea ideal de demarcación ya no según un paralelo, sino en dirección meridiana, entre el área de competencia portuguesa y la española. En efecto, dado que con los métodos de los que por entonces se disponía no era posible medir la longitud, la línea agónica (o sea la línea de declinación magnética 0 grados), aunque no se desplazase de una forma rectilínea desde un polo al otro como Colón suponía, era el único elemento de referencia que podía ser tomado para una división del océano en aquella dirección.

Sin embargo, las concesiones de Alejandro VI, ampliadas ulteriormente por una cuarta bula *(Dudum siquidem)* promulgada el 26 de septiembre de 1493, suscitaron la firme reacción de Portugal. Es necesario tener en cuenta que los navegantes lusitanos estaban entregados desde hacía más de 70 años a la búsqueda de una vía oriental hacia las Indias. Después del viaje de Bartolomé Dias y la superación del cabo de Buena Esperanza aquéllos ya se consideraban próximos a su objetivo. Las bulas papales habían convertido en inútiles sus esfuerzos. Desde el punto de vista portugués, las bulas de Alejandro VI eran, además, una clara violación de las concesiones de los pontífices anteriores, que los habían apoyado, exaltando el significado misionero de sus viajes y animándoles a proseguir con ellos [5].

[5] Desde los tiempos del príncipe dom Enrique, a quien Nicolás V había concedido con la bula *Romanus Pontifex* (1455) tomar posesión de las costas africanas desde la Guinea al «polo». La autorización fue confirmada por las sucesivas bulas.

Las protestas portuguesas llevaron a negociaciones directas, que concluyeron el 7 de junio de 1494 con la estipulación del Tratado de Tordesillas, con el que la raya sugerida por Colón fue desplazada más al oeste, a trescientas setenta leguas de las islas de Cabo Verde, dejando así a los barcos portugueses un mayor espacio de maniobra en el Atlántico.

El Tratado de Tordesillas permitió a España y a Portugal seguir durante alguna década su particular política de expansión marítima sin accidentes ni impugnaciones; pero cuando la expedición de Magallanes llegó desde el oeste a las Molucas el problema volvió a presentarse, debiendo determinar el antemeridiano de la raya. Sin embargo, llegados a este punto la entrada de otros países –sobre todo Francia e Inglaterra– en la competición por la conquista de los continentes extraeuropeos acabó por dejar completamente superada la cuestión. Pero habrá que esperar al comienzo del siglo XVII para llegar a una nítida formulación del concepto moderno de *mare liberum*, o sea del océano entendido como vía de comunicación e intercambios abierto a todos los pueblos de la Tierra, enunciado por el holandés Hugo Grotius (1609).

El segundo viaje a América

Mientras se estaban desarrollando todavía las negociaciones diplomáticas con la Santa Sede, Colón preparaba su segunda expedición. No tardó mucho en conseguir la financiación necesaria para la preparación de la flota, ni para enrolar a las tripulaciones y a los hombres destinados a poblar «las Indias». El entusiasmo y las esperanzas levantadas por los relatos de los que habían vuelto del primer viaje eran tales que todos querían partir. Incluso, fue necesario seleccionar las peticiones de embarco.

Debido a las dimensiones que estaba alcanzando la empresa los reyes encargaron la organización de la expedición a Juan Rodríguez de Fonseca, a la sazón archidiácono de Sevilla (más tarde obispo de Badajoz, Palencia y finalmente de Burgos), hombre de gran inteligencia y carácter que luego iba a mostrarse muy hábil en la gestión de la política de expansión en ultramar, aunque tal vez precisamente como consecuencia de esto pasó a la historia, aparte de por su despreocupación,

por haber sido uno de los más convencidos y encendidos contestatarios de las utopías de Colón.

A partir de esta primera ocasión Fonseca dio prueba de una eficiencia poco común. En sólo siete meses fueron preparadas y equiparadas con las necesarias provisiones para el viaje un total de 14 carabelas y tres naos, en las que se embarcaron alrededor de 1.400 hombres.

No sólo se trataba de marineros. Con ellos también había soldados, campesinos, artesanos, médicos [6], sacerdotes y hasta algunas mujeres. La nave capitana, llamada *Santa María*, como la del primer viaje, pero con el apodo de *Mariagalante*, tenía un arqueo de 200 toneladas. Luego había otras dos naos (la *Colina* y la *Gallega*). En los mares de las Antillas Colón había experimentado la dificultad de navegar entre las barreras de corales; por eso quiso en su flota muchas embarcaciones de escaso calado y fácilmente maniobrables. De éstas las mejores eran las carabelas. Fueron preparadas 10 con velas cuadradas (entre ellas la *Niña* del primer viaje) y al menos dos con velas latinas, a parte de otros navíos de menores dimensiones.

La segunda travesía del Atlántico fue más corta y tranquila que la primera. Una vez hubo zarpado de Cádiz en el alba del 25 de septiembre de 1493, después de una parada en las Canarias para abastecer a la flota de comida fresca y tras algunos días de bonanza, Colón desplegó las velas en dirección oeste-1/4-suroeste. El 26 de octubre, una repentina borrasca desgarró las velas de algunas naves. Pero los «fuegos de Santelmo» que aparecieron entre los relámpagos reanimaron a las chusmas, que creían que aquellas extrañas luces en lo alto de las vergas y los palos eran un buen augurio. Aparte de este episodio, el viaje continuó rápida y tranquilamente, de forma que navegando con viento favorable, la primera tierra de América, fue avistada el 3 de noviembre a las cinco de la mañana.

Era la Dominica (a la que se dio este nombre por ser descubierta en domingo), una de las más bellas islas del Nuevo Mundo. Apareció

[6] Entre éstos, el doctor Diego Álvarez Chanca, autor de una carta al cabildo de Sevilla que contiene la relación del segundo viaje hasta la fundación de la Isabela y a las expediciones de Ojeda y Gorvalan, y Guillermo Coma, cuya relación sirvió como base de la epístola del humanista Nicoló Scillacio a Alfonso de la Caballería (*cfr.*, *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, *op. cit.*, pp. 153-176 y 176-203).

en el horizonte con sus montes cubiertos de frondosa vegetación y todos quedaron impresionados por aquel extraordinario espectáculo. Pero Colón no se detuvo allí.

Había llegado al margen del Nuevo Mundo en una latitud más baja a la del primer viaje con la intención de explorar las islas de las que le habían hablado los indios de las Grandes Antillas, pero quizá también para buscar al sur de la franja de Cuba un rápido pasillo marítimo hacia la India. En aquella latitud él probablemente pensaba que había superado la longitud del extremo meridional de la Aurea Chersoneso, o sea la imaginaria cuarta península de Asia que delimitaba al este el océano Índico de los cartógrafos de su época; por eso se dirigió hacia el norte navegando en el interior del gran arco dibujado por las Pequeñas Antillas Sotavento, y alcanzó la costa occidental de Marigalante (llamada así por el nombre de su barco), desde donde, después de estar anclado durante una noche, llegó a la Guadalupe (Colón la llamó Santa María de Guadalupe, en recuerdo del famoso santuario mariano).

También esta isla ofreció a los españoles un espectáculo de excepcional hermosura, el del macizo volcánico de la Soufrière, con la cumbre envuelta en nubes y la majestuosa cascada del Gran Carbet que parecía descender del cielo.

En la Guadalupe, al siguiente día del avistamiento, los barcos se anclaron en la costa occidental probablemente no lejos de la actual Basse-Térre para que por fin bajasen a tierra todos los hombres. La parada duró más de lo previsto, puesto que algunos de ellos, que se habían atrevido a adentrarse en el interior, se perdieron en la selva y fue necesario esperar durante cinco días su regreso.

Pero aquel retraso se reveló como útil, porque fue posible, observar muchas cosas nuevas. No sólo animales y plantas desconocidas, sino también las bárbaras costumbres de los habitantes. Lo que más impresionó a los españoles fue que, al entrar en las cabañas que los indios habían abandonado a toda prisa con la llegada de los barcos, vieron los restos de sus banquetes y tuvieron la certeza de que se alimentaban de carne humana.

En efecto, los habitantes de la Guadalupe eran antropófagos. Pertenecían al grupo de los caribes, la más reciente oleada de población de las Antillas, en las que habían sustituido en parte a los arauchi, los

indios con los cuales Colón tuvo los primeros contactos en el viaje anterior a las Bahamas, en Cuba y en Haití.

Muy similares a los arauchi por su cultura, los caribes se diferenciaban por la mayor agresividad y, justamente, por la antropofagia (que incluía también formas de endocanibalismo). Los compañeros de Colón quedaron profundamente impresionados por esto; el Almirante quizás algo menos. En efecto, no sólo había oído hablar de ellos a los habitantes de Haití, sino que se esperaba encontrar a unos antropófagos. De hecho, en los libros sobre los que se había cimentado su cultura leyó que hombres comedores de carne humana poblaban las regiones extremo-orientales de Asia. Por eso, el hecho de haber encontrado unos canibales reforzó su convencimiento de estar en los confines de Oriente.

En los días sucesivos, una vez que hubo partido de la Guadalupe y navegando a lo largo del arco interior de las Pequeñas Antillas Sotavento, Colón descubrió numerosas islas, a las que dio el nombre de otros tantos santuarios marianos (Santa María de Montserrat, Santa María de la Antigua, Santa María de las Nieves) o de santos (san Martín, san Cristóbal). Hasta que el 14 de noviembre llegó a una isla a la que denominó Santa Cruz (hoy Saint Croix).

En la playa de esta isla también había unos indígenas, que apenas vieron dirigirse hacia ellos una lancha armada se dieron a la fuga. Los españoles atracaron en la orilla, bajaron a tierra y capturaron a siete de ellos. Pero, de repente, mientras los barcos regresaban, otros indios se acercaron en una canoa y los asaltaron. El inesperado asalto proporcionó a los indios una ventaja inicial, pero pronto fueron derrotados con facilidad. La canoa fue espoleada y volcada. Dos hombres resultaron heridos de gravedad, pero, con un imprevisto y desesperado valor, continuaron arrojando sus flechas, hasta que la muerte los detuvo. Los demás, que se habían refugiado en un escollo, fueron hechos prisioneros.

El enfrentamiento impresionó muchísimo a los españoles que no conocían aún la fiereza de los caribes, sino sólo la hospitalidad y la mansedumbre de los arauchi. Todas las fuentes del segundo viaje colombino le dedican un amplio espacio, tal vez (como por ejemplo en el caso de *Pedro Mártir de Anglería*) convirtiendo aquella escaramuza en una épica batalla, y exaltando el valor de la «reina», en realidad tan sólo una mujer india que tuvo el valor de luchar junto a sus compañeros como ninguna mujer lo hubiera hecho en Europa.

Una vez abandonada Saint Croix, desde el 15 hasta el 18 de noviembre Colón ordenó a las más pequeñas de sus embarcaciones explorar los canales que se encontraban entre las islas Vírgenes; el 19 de noviembre llegó a Puerto Rico (que llamó San Juan Bautista) y al día siguiente ancló en Añasco Bay. Entonces, atravesando el canal de la Mona, el 22 de noviembre tocó el extremo oriental de Haití y el 23 alcanzó la bahía de Samaná, la misma desde donde en enero de aquel mismo año se inició la travesía de regreso. Aquí hizo que desembarcase uno de los indios que había llevado hasta Castila, para que, por vía terrestre, alcanzase la Navidad y diera la noticia de su llegada a los hombres que había dejado allí.

Todos los cronistas de este viaje describen la creciente emoción de los sucesivos acontecimientos. Empujados por los alisios, los barcos recorrieron fácilmente la costa septentrional de la isla y el 27 de noviembre avistaron la Navidad. Pero a Colón le esperaba allí una trágica sorpresa: el fuerte, totalmente desierto, mostraba claras señales de un incendio y de saqueos.

Luego, en los alrededores, se encontraron unos cadáveres, irreconocibles por su avanzado estado de descomposición, pero con los brazos atados con una cuerda. Uno de ellos tenía barba; era, pues, un español puesto que los indios eran lampiños. Fue entonces cuando se dio cuenta de que tenía que haber pasado algo grave. Luego, poco a poco, la terrible verdad salió a la luz.

Los indios de Guacanagarí y el propio cacique, al que luego Colón tuvo la oportunidad de interrogar, contaron su versión del trágico final del primer asentamiento europeo en América. Dijeron que el cacique de Maguana, Caonabó, exasperado por los saqueos realizados en perjuicio suyo por los recién llegados, una noche, tomó por asalto la Navidad, donde tan sólo se encontraba Diego de Arana con un puñado de fieles, ya que los demás, que se habían dispersado por la isla en busca del oro, ya se habían encontrado con la venganza de los nativos. Guacanagarí intentó prestar ayuda a los asediados, pero su intervención no pudo evitar la masacre.

Aún hoy se discute sobre el papel que efectivamente desempeñó Guacanagarí en aquella ocasión, puesto que su actitud parece ser más bien ambigua. La hipótesis más creíble es que como primer aliado de los españoles en América, él se hubiese ilusionado con servirse de ellos para reforzar y extender su propio poder sobre el resto de los caciques

de la isla. Arrastrado por unos acontecimientos de los que, desde luego, no podía imaginar su envergadura, acabó, en cambio, quedándose aislado y mal visto tanto por los suyos como por los conquistadores que no llegaron nunca a fiarse totalmente de él.

Los inicios de la conquista y la exploración de Cibao

Por amor a la paz, Colón prefirió disimular sus sospechas con respecto a Guacanagarí y actuar como si se hubiera olvidado de lo ocurrido. Por otra parte, ahora él tenía que solventar otros problemas más urgentes. Ante todo, era neceario buscar un lugar adecuado para el desembarco de la gran flota y para la construcción de un nuevo asentamiento.

Decidió dirigirse hacia el este, desplazándose a lo largo de la costa septentrional de Haití con el fin de acercarse todo lo que le fuera posible hasta la parte de la isla en la que, según lo que le habían dicho los indígenas el año anterior, había minas de oro. Pero ir en aquella dirección quería decir navegar contra los alisios. Por eso, se trató de un viaje muy penoso, una lucha sin par contra las fuerzas de la naturaleza: el amargo segundo fracaso en pocos días después del descubrimiento del desastre de la Navidad. La buena suerte estaba abandonando a Colón.

Habiendo partido el 7 de diciembre, después de 33 días, sólo recorrió 25 millas, una distancia que con un viento favorable incluso un barco de aquella época la hubiera cubierto en pocas horas. Es preciso reflexionar sobre estas cifras [7] para imaginar cuál tenía que ser el estado de ánimo de Colón en aquel momento, profundamente amargado por lo que había encontrado en la Navidad, consciente del malhumor que circulaba entre los hombres que lo habían seguido entusiasmados, atraídos por el espejismo de una fortuna fácil y que ahora empezaba a dudar de sus promesas, y sin embargo obstinadamente decidido a conseguir los fines que se había propuesto.

El viaje fue agotador, y, finalmente, obligó a Colón a tomar una desgraciada decisión: la de desembarcar en la desembocadura del río

[7] *Cfr.* P.E. Taviani, *I viaggi di Colombo*, Novara, 1984, pp. 123-125.

Bajabonico, en una rada en absoluto resguardada y con los fondos bajos y sembrados de escollos.

Aquí, en un lugar que había sido elegido únicamente por la desesperación, se fundó una nueva colonia, que en honor a la reina se llamó la Isabela. Nacida en una desafortunada posición y en un lugar insalubre, la ciudad tuvo una breve vida. Muchos españoles murieron allí, de penurias, de enfermedades, de desesperación. Después de pocos años, la ciudad ya se había reducido a un montón de ruinas abandonadas. En los primeros años del siglo XVI se contaban extrañas historias sobre la Isabela, y se decía que entre sus muros derribados vagaban los fantasmas de sus primeros e infelices habitantes.

Mientras procedía rápidamente a la construcción de la ciudad, Colón envió a dos de sus mejores hombres, Alonso de Ojeda y Ginés de Gorvalán, a explorar la región del Cibao, a la búsqueda del oro.

Partieron a primeros de enero de 1494 y a los pocos días ambos volvieron, contando noticias tan halagüeñas que Colón decidió ir él mismo a ver las minas de Cibao. Pero antes de salir, devolvió a España el grueso de la flota —12 de las 17 naves— y confió a Antonio de Torres, que la comandaba, unas cartas para los Reyes Católicos, en las que les rendía cuenta de su actuación. El 12 de marzo de 1494, con un ejército de 500 hombres, se adentró en el interior de la isla: era la primera expedición de conquista.

La misión al Cibao duró 17 días. Cruzado el Bajabonico, el río junto al que se había undado la Isabela, Colón remontó, a lo largo de su ribera izquierda, el río Unijica, su afluente, hasta el paso que llamó Puerto de los Hidalgos. Más allá de éste se abría una gran llanura, que por su imponente aspecto se la llamó Vega Real. Densamente habitada y poblada, un año después llegaría a convertirse en una localidad tristemente célebre por la gran batalla del 27 de marzo de 1495, que representó la definitiva sumisión de los indios de Haití.

Siguiendo su marcha, el pequeño ejército pasó del alto valle del rio Suri al del río Bao, encontrándose así justo en medio de la región del Cibao. Las minas estaban allí. El oro fue recogido en abundante cantidad. Con la perspectiva de iniciar una sistemática explotación, Colón decidió establecer en aquella región una base. Fue construida rápidamente una fortaleza, santo Tomás —hoy desapararecida, pero que probablemente se levantó en las cercanías del actual Jánico— y allí dejaron para vigilarla a 50 hombres, al mando de Pedro Margarit.

A pesar de este positivo resultado, para Colón la expedición constituyó, en cierta medida, una desilusión. En efecto, cuando por primera vez los indios le hablaron del Cibao, él se había hecho la ilusión de que se referían a Cipango, o sea al Japón. La exploración directa demostró inequívocamente que entre los dos hombres sólo existía una simple asonancia. Pero, si La Española no era Cipango, ¿qué era?

Para contestar a esta pregunta, Colón tenía que resolver otro problema, o sea establecer si Cuba era una isla –como le parecía entender por lo que le dijeron los indios en el anterior viaje– o si por el contrario era una península de Asia, como él estaba cada vez más propenso a creer. Decidió ir a ver con sus propios ojos cómo estaban las cosas.

La exploración de Cuba y Jamaica

El 24 de abril de 1494, después de haber formado un consejo para la administración de la Isabela, volvió a hacerse a la mar con tres carabelas. Una de ellas era la *Niña.* Las otras dos, más pequeñas y con velamen latino, habían sido elegidas a propósito por ser de escaso calado y de fácil maniobrabilidad en cualquier andadura, y por eso especialmente adecuadas para un viaje de reconocimiento.

El 29 de abril, Colón estaba en el puerto San Nicolás, en el extremo noroccidental de Haití; desde aquí, tras un día de navegación, alcanzó con facilidad cabo Maisí, el promontorio más oriental de Cuba, al que en el viaje anterior dio el nombre de cabo Alfa y Omega, considerando que se trataba de límite extremo-oriental del continente asiático, principio y final, pues, de las tierras habitadas. Junto a este cabo, en la localidad conocida hoy como Pintado, tomó solemnemente posesión, en nombre de los Reyes Católicos de la tierra de Cuba, levantando una gran cruz de madera. Acabada la ceremonia, volvió a hacerse a la mar y recorrió toda aquella parte de la costa meridional de la isla que va desde cabo Maisí a cabo Cruz.

Más allá de este cabo, el litoral de Cuba se vuelve decididamente hacia el norte, luego a nordeste y a noroeste, dibujando el amplio golfo de Guacanayabó. La línea de la costa se pierde en el horizonte, continúa. Si era Asia –como Colón creía– hubiera podido explorarla como hubiera querido, puesto que ya había tomado posesión en cabo Maisí. Por el contrario, en dirección sur, estaba el perfil de una gran

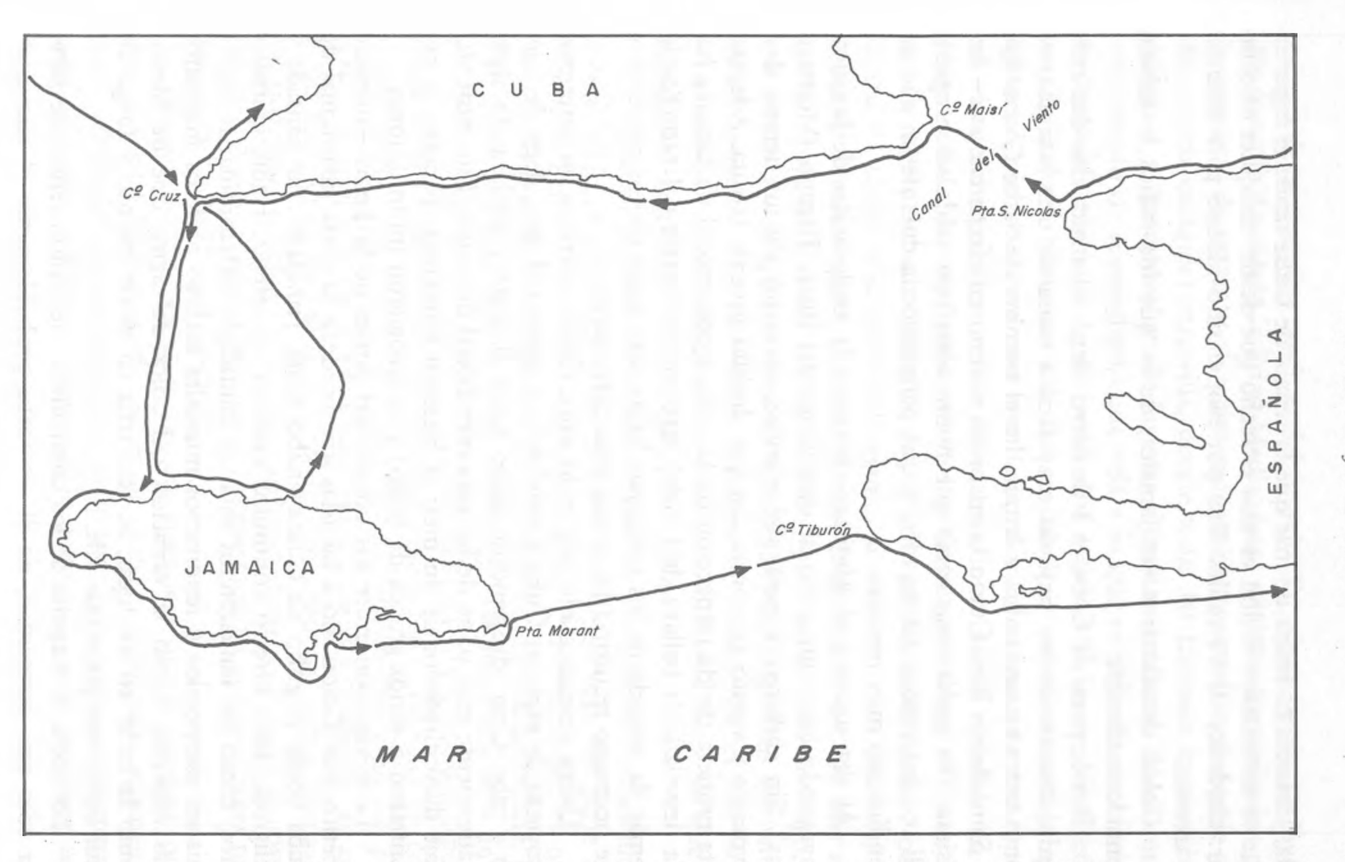


Ilustración 12. Ruta del viaje de exploración a Cuba y a Jamaica (abril-junio 1494).

isla: Jamaica. El brazo de mar que la separa de Cuba desde el lugar en que se encontraba Colón es más estrecho que desde cualquier otro lugar: alrededor de 95 millas. Era, por eso, el sitio idóneo para intentar la travesía.

Colón decidió ir a ver Jamaica, de la que los indios le habían contado maravillas.

Partió, pues, de Cuba el 3 de mayo, llegó a Jamaica dos días más tarde, después de un viaje no muy fácil a causa de una borrasca, ya tomó tierra en una bahía a la que dio el nombre de Santa Gloria. Era la Saint Ann's Bay. Colón la encontró –cómo en efecto era y es– bellísima. No podía imaginarse que nueve años más tarde se refugiaría allí con los barcos destrozados, y que permanecería durante un año en condiciones muy penosas.

Al día siguinte el Almirante empezó la exploración de Jamaica, navegando hasta un golfo al que llamó del Buen Tiempo (Montego Bay). Sin embargo, a pesar del nombre, encontró allí un tiempo desfavorable y viento en contra, así que decidió invertir la ruta. Además, esta primera rápida inspección de la costa septentrional de Jamaica había desvelado la bellaza de la isla, pero ningún rastro del oro. Por lo demás, la acogida de los indígenas había sido todo menos amistosa y fue necesario recurrir a las armas para defenderse.

Quizá desilusionado por todo esto, Colón volvió a su primitivo proyecto de explorar Cuba y volviendo a travesar el mar, llegó de nuevo a cabo Cruz, dirigiéndose luego hacia el oeste y explorando sistemáticamente gran parte de la costa meridional de la isla. Esta parte del viaje duró alrededor de un mes: se hicieron numerosas paradas, se encontraron a varios grupos de indios y se recogieron informaciones.

La navegación entre los canales del Jardín de la Reina –nombre poético que Colón dio a las islas que bordean la costa meridional de Cuba desde el golfo de Guacayanabó hasta Trinidad– fue cansada y peligrosa, pero ofreció continuos motivos de interés. Había animales raros, como los fenicópteros rosa, en cantidades extraordinarias; había paisajes estupendos y fenómenos inusuales incluso para los marineros más expertos, como la variación del color del agua, que de blanca como la leche en un lugar, se convertía en verde intenso y luego en azul oscuro un poco más allá.

Lo que a la mayoría de los compañeros de Colón tenía que parecer sólo una curiosidad, en él reforzaba probablemente el convenci-

miento de estar en los confines del mundo. En efecto, según las leyendas transmitidas desde la Edad Media, éstos estaban caracterizados por la presencia de gentes y animales monstruosos, era el lugar donde podía ocurrir cualquier maravilla, donde todas las fantasías encontraban refugio y se manifestaban de las más diferentes maneras. En el continuo intento de acomodar lo que veía a lo que se esperaba ver, Colón reconstruía a través de su extraordinaria experiencia las premisas teóricas de las que había partido, convenciéndose cada vez más de que Cuba no podía ser otra cosa sino la estribación extrema de Asia.

Sin embargo, un episodio debió hacerle mudar de opinión. En su *Historia de las Indias*, Bartolomé de Las Casas escribe que el 11 de junio de 1494, cuando Colón se encontraba no lejos del extremo occidental de Cuba, a la habitual pregunta si ésta era o no una isla, un indio «le certificó que Cuba era ysla que la mar cercaba». Era una respuesta clara, tal y como Colón esperaba, pero no era, sin embargo, la contestación que quería. Decidió ignorarla. Más bien hizo algo más. Bajo el vínculo del juramento y el castigo de cortarles la lengua, pidió a sus hombres que declarasen que nunca habían visto una isla que se extendiera tanto desde el Oriente al Occidente.

El *Informe y juramento de cómo Cuba era tierra firme*, concienzudamente redactado el 12 de junio de 1494 por orden suya por parte del escribano Fernán Péres de Luna según aquellas declaraciones, es uno de los documentos más curiosos de la primitiva historia americana. En éste, siguiendo una praxis que ya había sido adoptada seis años antes por Bartolomeu Diaz, Colón se valió de la opinión en absoluto espontánea de sus compañeros para sostener contra toda evidencia un convencimiento suyo. Un convencimiento que obviamente tenía un preciso valor político, puesto que sólo en la base del postulado de que Cuba fuera una parte de Asia, él podía demostrar que había alcanzado los fines que se había propuesto y así tener derecho al título de virrey de las Indias y a las recompensas consiguientes, tal y como había pactado con los Reyes Católicos.

De esta forma, por el momento, consideró que la cuestión quedaba resuelta. Colón siguió queriendo creer, y, sobre todo, queriendo hacer creer que habían llegado a las Indias. Pero quizá, precisamente para no correr el riesgo de averiguar lo contrario, evitó adentrarse más allá.

Por eso volvió a cabo Cruz. Aquí, puesto que el viento no le permitía seguir una ruta directa hacia Haití, pasó una segunda vez por Jamaica, y llegado al oeste del cabo Buen Tiempo circunnavegó la isla desde occidente, recorriendo así toda la costa meridional. Luego atravesó el canal de Sotavento, que separa Jamaica de la punta sur-occidental de Haití. Hubiera podiso intentar navegar contra el viento hasta la Navidad. Pero rememorando anteriores experiencias y con ganas de seguir explorando, se decidió por ir a ver la costa meridional de Haití, que no había tocado en ninguna expedición.

De esta parte del viaje, que descubrió a los europeos un litoral de más de 700 kilómetros, desgraciadamente conocemos poquísimos detalles. A finales de agosto Colón se encontraba cerca del islote de Altavela, en el límite meridional de Haití; el 15 de septiembre, anclado cerca de la isla Saona, junto al canal de la Mona, conoció la violencia de los ciclones tropicales, por suerte sin sufrir daño alguno, y siguió un eclipse, en el intento de utilizar la diferencia de hora entre el momento en el que era visible desde su punto de observación y el momento en el que él sabía que se habría visto en España, para calcular la longitud.

Desafortunadamente los instrumentos de los que disponía eran aún demasiado imperfectos para permitir unos resultados apreciables. Por esto Colón calculó que entre el cabo de San Vivente en Portugal y el lugar en el que se encontraba habría una diferencia de cinco horas y media, en lugar de poco menos que cuatro horas; diferencia que correspondía a 82 grados 30 minutos, con un error de unos 20 grados de más con respecto a la realidad. Pero este error contribuyó a reforzar su convencimiento de que Cuba formase parte de Asia, confirmando sus cálculos sobre la amplitud longitudinal de la tierra firme.

El regreso a Haití

El 24 de septiembre Colón abandonaba el anclaje de la Saona. Después de cinco meses de viaje debería de haber tenido que estar satisfecho con los resultados de sus exploraciones. Entrando en la embocadura del canal de la Mona y volviendo a subir a lo largo de la costa oriental de Haití hubiera podido alcanzar rápidamente la Isabela. Por el contrario decidió poner rumbo a Puerto Rico.

Según la versión oficial quería ir a luchar, o mejor dicho, a exterminar a los caribes que habitaban la isla y de los que los indios de Haití estaban aterrorizados. Pero, a lo mejor, había un motivo más profundo, inconfesable, para retrasar la vuelta a la Isabela: el miedo de volver a poner los pies en la turbulenta colonia, y de tenerse que enfrentar a situaciones para las que no conocía el remedio. En la mar Colón se sentía –y estaba– en su elemento natural; durante la exploración se sosegaba su espíritu inquieto. En tierra se sentía inseguro, en el contacto con los demás cohibido, totalmente inexperto en cuestiones administrativas.

Pero mientras se dirigía ya a Puerto Rico, fue atacado por una fiebre altísima, que le hizo perder el conocimiento y le obligó a estar en la cama. Sus subalternos decidieron entonces volver rápidamente a la Isabela. El 29 de septiembre de 1494 la pequeña flota se encontraba frente a la ciudad. Colón se había recuperado, pero cuando bajó a tierra debió de arrepentirse de haber vuelto.

La colonia estaba en condiciones desastrosas. El aislamento, el clima, las enfermedades –entre las cuales, gravísima, la sífilis, triste consecuencia de los primeros contactos entre dos pueblos que hasta aquel momento habían vivido sin conocerse–, además de la falta de alimentos que les resultaran familiares, habían exasperado a los que allí quedaron.

Desengañados e inquietos, aguantaron mal a los hermanos de Colón –don Diego y don Bartolomeo, este último había llegado a la isla durante la ausencia del Almirante– que intentaban de mala manera mantener una apariencia de legalidad, imponiéndose con mucha, quizá demasiada, determinación y arrogancia. El descontento general había empezado a transformarse en rebeliones, aunque –por el momento– de dimensiones controlables. Algunos colonos habían vuelto a España y en la corte de los Reyes Católicos sus relatos habían enfriado bruscamente todo tipo de entusiasmo hacia la empresa de las Indias y provocado las primeras críticas abiertas a la actuación de Colón.

Al mismo tiempo, los indios de Haití, cada vez más intolerantes hacia el dominio instaurado en sus tierras por los recién llegados, empezaban a rebelarse. La misma supervivencia de la colonia estaba amenazada. Por eso, poco después de la vuelta de Colón, se decidió intervenir enérgicamente. En una represalia fueron capturados 1.500 indios, 500 de los cuales fueron enviados como esclavos a España.

Se había desencadenado una espiral de violencia. A ésta siguió una auténtica guerra que sólo concluyó el 27 de marzo de 1495 con una gran batalla en la Vega Real. Doscientos hombres con 20 caballos y 20 perros, divididos en tres patrullas, al mando respectivamente del propio Colón, de su hermano Bartolomeo y de Alonso de Ojeda, y con el apoyo de Guacanagarí y de los suyos, se enfrentaron con una multitud de indios, al mando de una coalición de caciques.

El resultado –previsible, a pear de la enorme desproporción numérica, dada la superioridad de las armas de los europeos– fue una masacre. Primero el fuego de los arcabuces sembró el pánico entre los indios. Luego las espadas y los perros –empleados por primera vez para tan bárbaro fin– hicieron el resto. Los indios de Haití fueron obligados a pagar fuertes tributos. La paz fue restaurada, pero a un precio muy alto. Las relaciones entre los amerindios y los colonos quedaron comprometidas ya irremediablemente.

El tercer viaje

La repercusión de los hechos de La Española no tardó mucho en llegar hasta la corte de los Reyes Católicos. Preocupados por la situación, decidieron invitar a Haití a un funcionario suyo, Juan Aguado, que llegó a la Isabela en octubre de 1495. Colón entonces se encontraba en el interior de la isla, empeñado en imponer por la fuerza la paz. Muy concienzudamente, sin esperar su vuelta, Aguado dio inicio a sus investigaciones, mostrando sin embargo una actitud poco favorable hacia el Almirante y sus hermanos.

Preocupado por las consecuencias que se hubieran podido derivar, Colón, apenas le fue posible, partió hacia España, adonde llegó el 11 de junio de 1496.

El encuentro con los Reyes Católicos, en Burgos, fue muy distinto del de tres años antes. En el movimiento de las flotas desde y para el Nuevo Mundo que entre tanto se había ido desarrollando, muchos habían sido los que habían vuelto a la patria descontentos y amargados. De hecho las Indias de Colón se habían revelado muy diferentes de aquella especie de Paraíso Terrenal que él había descrito entusiásticamente a la vuelta de su primer viaje. La diferencia entre lo que él había prometido y lo que los primeros colonos habían encontrado era

tan patente, y tan fuerte había sido su desilusión, que muchos se habían quejado abiertamente a los Reyes Católicos. A esto se añadían las dudas de los cosmógrafos, en absoluto convencidos de que Colón hubiera llegado al extremo margen oriental de Asia, como él seguía sosteniendo.

Fue en este ámbito donde maduró la idea de un nuevo viaje explorativo del Almirante.

Pero la organización del tercer viaje transcurrió más bien lentamente. A las dificultades para enrolar a las tripulaciones en la atmósfera de desilusión que ya existía en España, se añadieron otras de carácter sobre todo político. Estaba, por ejemplo, la llamada cuestión italiana, que polarizaba la atención de los Reyes Católicos. Así, incluso cuando las primeras ordenanzas se emitieron el 23 de abril en 1497, Colón tuvo que esperar casi un año antes de poder salir de España.

Era su intención proseguir la exploración del Nuevo Mundo hacia el Mediodía, ya fuera con la esperanza de lograr por fin penetrar en el océano Índico pasando al sur de la Aurea Chersoneso de los mapas tolomeicos —correspondiente, con una amplia aproximación a la península de Malaca— cerca de la cual contaba con poder llegar pronto, aunque sólo fuera porque de esta manera se hubiera acercado a las regiones más próximas al ecuador, que, como hemos dicho, se creía por entonces que fueran las más ricas en oro y en gemas.

La flota, que zarpó del puerto de Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498, estaba constituida por seis barcos; pero otros dos se habían adelantado, saliendo en enero, al mando de Pero Hernández Coronel, cargadas de abastecimientos para la colonia.

Como se ha visto, el Tratado de Tordesillas había regularizado las relaciones entre España y Portugal en lo concerniente a las recíprocas áreas de influencia en el Atlántico, así pues Colón ya no estaba condicionado por la necesidad de navegar a una latitud igual o superior a la de las Canarias. Por eso decidió conducirse a la altura de la aproximadamente Sierra León (9 grados norte), para enfrentarse luego, como había hecho en el primer viaje en línea recta, de este a oeste, a la travesía del océano.

Después de la etapa en las Canarias, que ya se había convertido en una costumbre para las flotas españolas que se dirigían a las Indias, el Almirante envió tres barcos directamente a La Española y él con los otros tres se dirigió a las islas de Cabo Verde, donde contaba con abas-

tecerse de víveres frescos. Pero en la pequeña colonia lusitana de Boa Vista encontró sólo a los leprosos que iban a curarse con la sangre de las tortugas marinas –que entonces se creía que era el remedio más eficaz contra la terrible enfermedad– así que, a pesar de la cortesía y la buena voluntad demostrada por el capitán de la isla, que se había ofrecido a capturar unas cabras salvajes para subirlas a los barcos, acabó ofreciéndoles víveres para sus miserables huéspedes.

El descubrimiento del continente

Desde las islas del Cabo Verde, Colón quiso llegar aún más al sur antes de dirigirse hacia el oeste; pero después de haber recorrido unas 400 millas, el 13 de julio contó con una absoluta falta de viento.

Sin saberlo, había topado con la zona de convergencia de los alisios, un zona que no tiene una posición constante, sino que varía a lo largo del año. Tuvo que detenerse allí durante ocho largos días, durante los que, sedientes y agobiados por el inaguantable calor, sus hombres temieron no conseguir sobrevivir. Afortunadamente, la corriente ecuatorial arrastró lentamente los barcos hacia el oeste hasta que, encontrados de nuevo los alisios, el 22 de julio fue posible volver a retomar el rumbo.

A mediodía del 31 de julio, un marinero de Huelva, Alonso Pérez, que estaba en la gavia, avistó a lo lejos tres pequeñas colinas en poniente. Colón que se había prometido de nuevo dar el nombre de la Santísima Trinidad a la primera tierra que tocase, interpretó aquella visión como una señal del cielo y la isla avistada recibió el nombre de Trinidad, nombre que aún hoy conserva. La noche del mismo día se alcanzó la costa meridional.

Al día siguiente empezó a buscar un amarre para hacerse con un abastecimiento de agua. Con este propósito, Colón navegó más allá de la punta Erin y ancló en la bahía homónima. Aquí los hombres bajaron a tierra, rellenaron los toneles de agua fresca y lavaron su indumentaria.

El 2 de agosto los barcos volvieron a hacerse a la mar hacia el oeste, doblando el cabo suroccidental de Trinidad. Un poco más allá, cerca del actual punta Icacos, Colón fondeó de nuevo.

Hasta aquel momento todavía no había logrado comunicarse con los habitantes de Trinidad. Lo había visto desde lejos, había encontrado en las playas sus utensilios abandonados deprisa, pero éstos siempre había huido a la llegada de los barcos. En cambio aquí, numerosos indios, llevados por la curiosidad, se acercaron a la capitana en sus canoas, aunque manteniéndose a una prudencial distancia. Para intentar atraerlos y confiando en la pasión por la música de los amerindios, Colón ordenó a algunos jóvenes marineros improvisar en cubierta una danza al sonido de un tambor.

Entonces ocurrió un hecho curioso. Tomando aquel espectáculo por una danza de guerra, los indios cogieron rápidamente sus arcos y empezaron a arrojar flechas. Después de unos instantes de estupor, Colón dio orden de lanzar unos disparos con las ballestas, así los indios huyeron espantados ante aquellas insólitas armas. Su curiosidad innata los llevó, sin embargo, poco después a acercarse a otro de los barcos, donde con una estratagema el piloto logró hacer subir a alguno de ellos a bordo. Así fue posible establecer los primeros contactos.

Siempre cerca de la punta Icacos, en la noche entre el 3 y el 4 de agosto, Colón y sus compañeros pasaron uno de los momentos quizá peores de su vida. En efecto, de repente, los barcos fueron embestidos por una extraña y enorme ola procedente de poniente y que se dirigía hacia levante, que los levantó hacia arriba y los hizo caer bruscamente, afortunadamente sin causar graves daños.

Sobre el origen de esta ola aún hoy las opiniones de los estudiosos están en desacuerdo: hay quien piensa que se trataba de la consecuencia de una erupción submarina, y, por otro lado, los hay que consideran que se trataba de una ola de marea de dimensiones excepcionales, o —todavía de forma más simple— una ola anómala encalada en el estrecho pasillo entre Trinidad y el continente. El hecho es que un amarre tan poco tranquilo fue abandonado precipitadamente y Colón se adentró más en el golfo de Paria, atravesándolo luego por completo desde el sur hasta el norte.

Pasando al oeste de la que más tarde llamó Boca del Dragón, o sea el canal entre Trinidad y la costa de la península de Paria, la noche del 4 de agosto ancló en una bahía en la extremidad oriental de la misma, generalmente identificada como la bahía Celeste. A la mañana siguiente siguió navegando en la misma dirección hasta otra pequeña

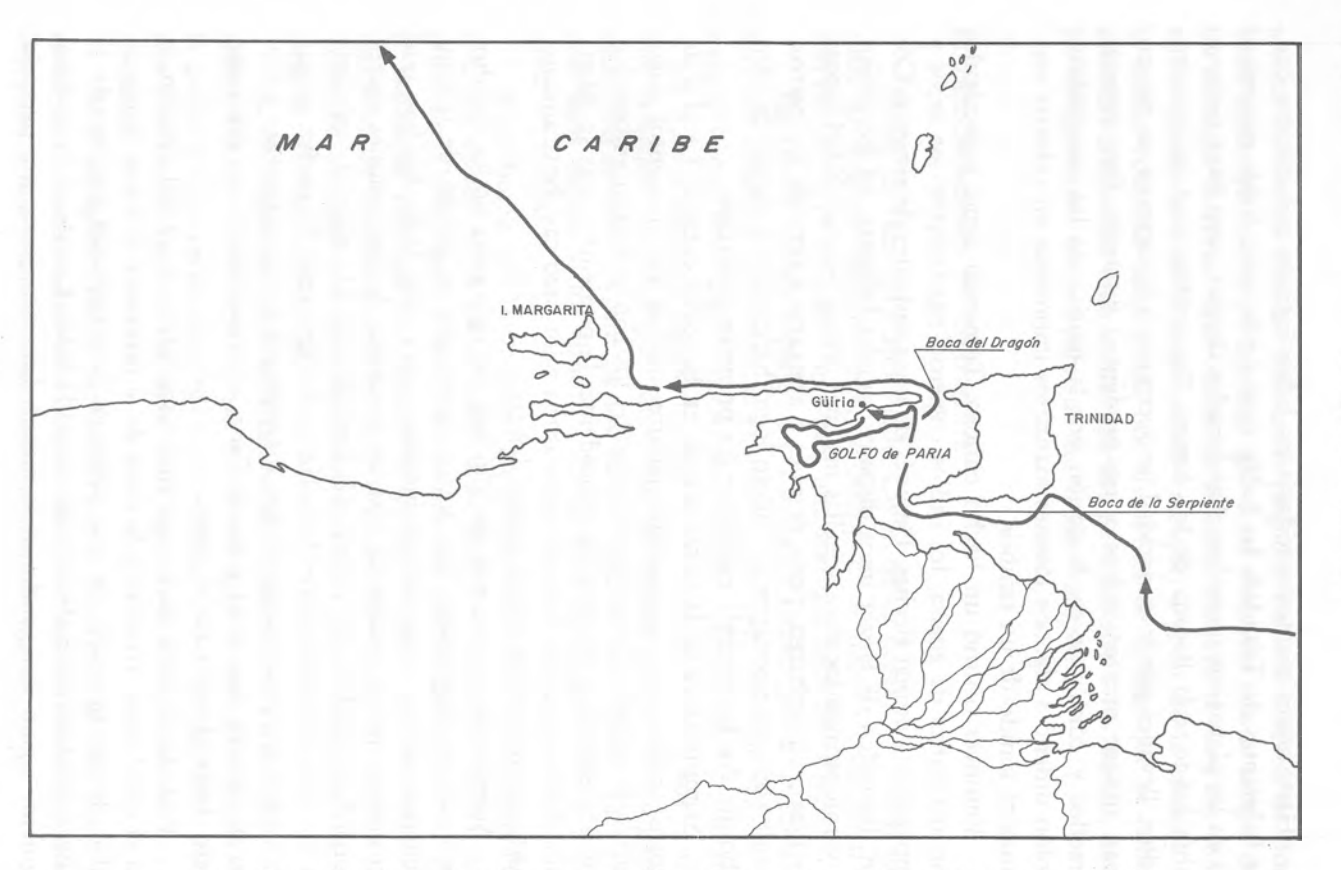


Ilustración 13. Ruta del tercer viaje de Colón en las costas de Venezuela (agosto de 1498).

ensenada, donde algunos hombres bajaron a tierra en las lanchas. Era el 5 de agosto de 1498.

Sobre este lugar, que vio la primera llegada de los europeos al continente suramericano, se han propuesto distintas identificaciones, pero ninguna de ellas puede darse por segura. Por el contrario sabemos que la toma de posesión oficial ocurrió al día siguiente en los alrededores de la actual Güiria, donde ocurrió también el primer encuentro con los indígenas de la tierra firme.

Éste se desarrolló, de acuerdo con lo que ya era un ritual: los españoles distribuyeron a los atónitos indios perlitas coloradas, azúcar de melaza y cascabeles; los indios acudieron en sus canoas en gran número e intrigados, llevando a bordo de sus naves fruta fresca y *chicha*, la bebida alcohólica conseguida por la fermentación del maíz.

Colón observó con placer que tenían ornamentos de metal reluciente. No era oro, sino una aleación de oro, plata y abundante cobre, el guanín, aleación típica de las culturas mesoamericanas que los españoles pudieron conocer en aquella ocasión. Sin darse cuenta de que la cantidad de oro del guanín era relativamente escasa, empezaron a trocar con entusiasmo las láminas que los indios llevaban colgadas del cuello y que se creyó que eran espejos, y muchos otros ornamentos, que fueron llamados a partir de aquel momento, y de forma genérica «águilas», puesto que muchas de ellas representaban unas grandes aves con las alas desplegadas.

En los días sucesivos, los contactos con los indios se intensificaron, y continuaron los intercambios de regalos y de informaciones. Además, Colón llego a saber que en el mar que bañaba el norte de aquella tierra se pescaban perlas. Esta noticia debía de tener consecuencias relevantes para el posterior desarrollo de los viajes a la América meridional.

¿Paraíso Terrenal u Otro Mundo?

Después de haberse detenido en Güiria, la exploración de la costa de Paria siguió siempre hacia el oeste. Más allá de la punta de la Aguja (actual punta Alcatraz), Colón se paró en un lugar al que denominó Jardines por la hermosura de los campos cultivados que se veían. Pero, avanzando aún más allá, muy pronto se dio cuenta de que la profun-

didad del agua iba rápidamente disminuyendo y prudentemente ancló con los dos barcos mayores en una ensenada, enviando como avanzadilla a la pequeña carabela *El Correo*. Fue esta última la que descubrió que en la parte más occidental del golfo no había ningún paso hacia el mar abierto –como esperaba Colón– sino que por el contrario cuatro grandes ríos (las tres ramas del río Grande y una de las bocas del Orinoco) descargaban allí la imponente masa de detritus transportados por sus aguas, levantando el fondo.

Desde un punto de vista geográfico éste fue el descubrimiento más importante. Por la enorme cantidad de agua dulce que afluía a través de aquellas desembocaduras en el golfo de Paria, Colón comprendió que efectivamente se encontraba próximo a una masa continental: una tierra firme que hasta aquel momento ni él mismo había previsto ni imaginado. Paradójicamente, para él eso fue un motivo de preocupación más que de satisfacción. En efecto, se daba cuenta perfectamente de que por su posición meridional este continente no podía formar parte de Asia, sino que entendía también que tenía que ser una «tierra firme grandísima, de que hasta hoy no se ha sabido» [8].

¿Cómo insertar este inesperado descubrimiento en los esquemas cosmográficos heredados de la antigüedad y de la Edad Media sobre los que Colón había construido su proyecto? ¿Cómo compaginar la existencia de esta tierra firme con la de Cuba, de cuya continentalidad asiática él estaba definitivamente convencido?

Una primera solución –que Colón propuso, valga la expresión, «en caliente», en la carta con la que da a los Reyes Católicos noticia de este viaje– era que la tierra fuera el Paraíso Terrenal, «adonde no puede llegar nadie salvo por voluntad divina» [9].

Esta idea no era tan fantástica como podría parecer a primera vista, puesto que conectaba perfectamente con las concepciones cosmográficas medievales. Hay que pensar que Colón consideraba que había llegado desde Occidente a un punto al sur de las costas orientales de

[8] Estas palabras, que refiere Las Casas en su *Historia de las Indias*, probablemente formaban parte de la relación del tercer viaje enviada a los Reyes Católicos y que nos ha llegado en la transcripción de Las Casas, además de una traducción italiana de los comienzos del siglo XVI; *Cfr.* C. Colón, *Textos y documentos completos, op. cit.*, p. 222.

[9] Así se expresa Colón en la carta a los Reyes Católicos escrita poco después del 31 de agosto 1498; *Cfr.*. *Ibidem*, p. 218.

Asia que en los mapas de su tiempo estaba representado como cubierto por el océano, y junto al cual, como mucho, podía haber algunas islas, no una tierra firme como la que había encontrado él. Es decir, los modelos cartográficos de su época no concordaban con lo que Colón veía con sus ojos.

Intentando comprender a qué podía corresponder aquella tierra desconocida, Colón recordó que los antiguos mapas medievales (en los que faltaba cualquier referencia a la latitud o a la longitud y la distribución de los objetos geográficos era meramente indicativa), el Paraíso Terrenal, que coincidía con Oriente, estaba colocado más arriba con respecto al resto de las tierras.

Fue este detalle el que le llevó a creer que la Tierra de Paria fuera el Paraíso Terrenal. Asociando lo que veía con la variación de la declinación magnética revelada ya a lo largo del primer viaje, e imaginando que esta última dependía de la mayor o menor cercanía de las tierras al cielo, pensó que la declinación magnética creciente de las costas de Paria fuera consecuencia del hecho de que éstas estaban más próximas que cualquier otra al cielo. Dedujo que la Tierra no era perfectamente esférica, sino provista, justo en la correspondencia con la Tierra de Paria, de una estribación que la hacía parecerse a una pera o a un pecho de mujer, en cuyo pezón estaba situado el Paraíso Terrenal.

Pero, Colón expuso también otra solución. Pensó que la Tierra de Paria pudiera formar parte de un verdadero continente austral, situado al sureste de Asia. Sin embargo, el miedo a ir en contra de las doctrinas geográficas aprobadas por la Iglesia –y quizá también el tener que admitir que había fracasado una vez más su espejismo asiático– le indujo a abandonar enseguida esta segunda hipótesis, que quizá hubiera podido llevarle al encuentro con la verdad.

De todas formas, las ideas cosmográficas de Colón quedaron profundamente trastocadas por el descubrimiento de la Tierra de Paria. Sólo mucho más tarde llegó a elaborar una visión geográfica global, que conciliaba las premisas de su proyecto con los resultados de su experiencia. Y, curiosamente, llegó a esa conclusión adhiriéndose a la imagen del mundo del más famoso geógrafo de la antigüedad, Claudio Tolomeo, que, como hemos dicho, representó el océano Índico cerrado por una franga de tierra que conectaba África austral con el Extremo Oriente asiático.

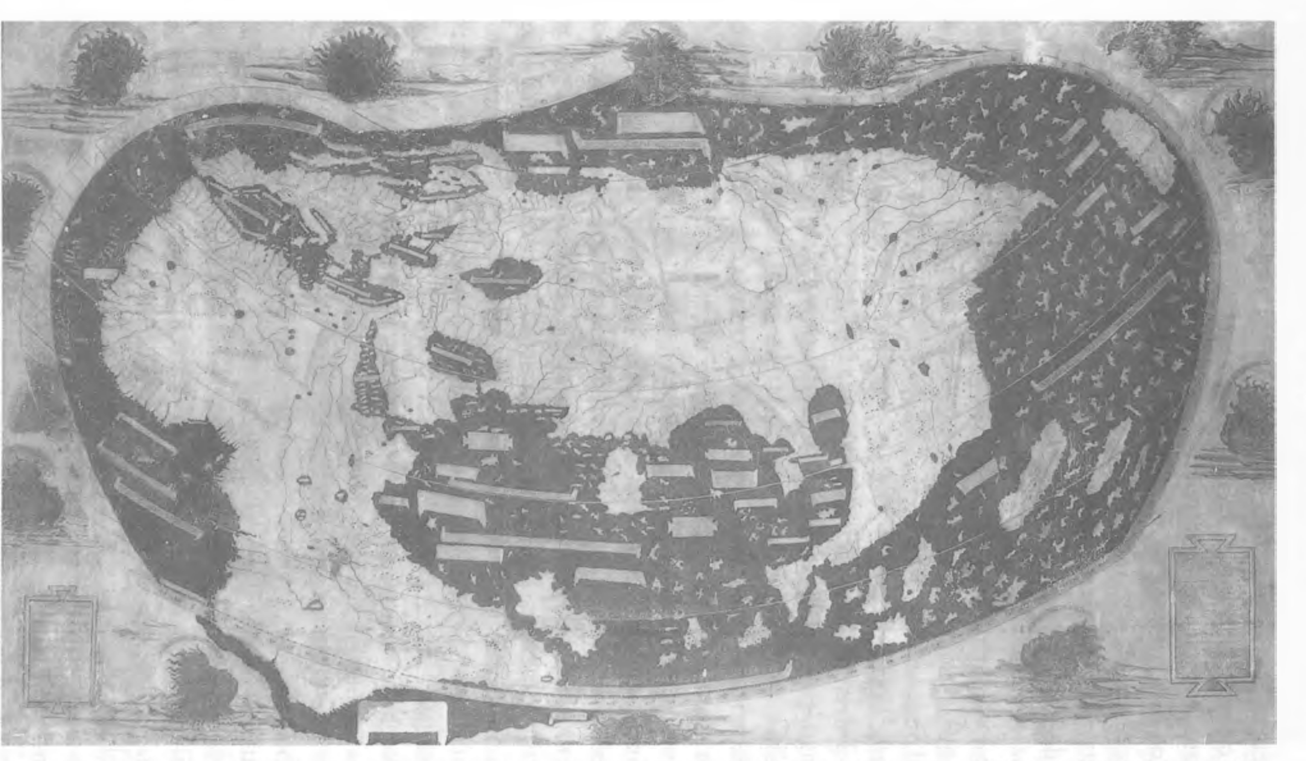


Ilustración 14. Planisferio de Enrico Martello, de la Yale University Library (alrededor de 1489). Es probable que Colón haya estudiado su proyecto en un mapa parecido a éste.

A pesar de que esta idea quedara superada por la cartografía tardomedieval después de las noticias que habían proporcionado los árabes y las navegaciones portuguesas a lo largo de las costas de África, y aunque el viaje de Bartolomeo Dias disolvió cualquier duda al respecto, demostrando la existencia de una conexión interoceánica al sur de aquel continente, nadie a finales del siglo XIV pudo averiguar aún cómo estaban las cosas en el otro lado del océano Índico. Aquí, según Tolomeo, el Extremo Oriente estaba unido a un hipotético continente austral a través de una larga y estrecha lengua de tierra. En los años inmediatamente anteriores al descubrimiento colombino se difundió por Europa un tipo de mapa en el cual aquella lengua de tierra aparecía quebrada y reducida a una península y, por consiguiente, el océano Índico quedaba abierto por el sur, comunicándose por el este con el resto de los mares.

Partiendo de estas premisas, al final de su vida Colón llegó a convencerse de que al sur de Asia –de la que seguía considerando que Cuba fuese una península– se extendía un continente austral, separado de la primera sólo por un estrecho, una breve interrupción, por decirlo de alguna manera, en la franja continua de tierra con la que Tolomeo lo había unido al Asia oriental.

El momento de la humillación

Puesto que era imposible encontrar una desembocadura al mar abierto en la parte más occidental del golfo de Paria, Colón salió de allí a través de la Boca del Dragón y navegó un poco más en dirección al oeste, alejándose gradualmente de la costa septentrional de la península de Paria. El 15 de agosto, después de haber pasado entre la isla Margarita y Los Frailes, dio orden de virar hacia el noroeste.

Ésta era verdaderamente la ruta exacta desde la isla Margarita hacia Haití. Cómo Colón consiguió calcularla, sin haberla recurrido nunca con anterioridad, antes al contrario, navegando «a estima» desde España hasta allí durante millas y millas, es un misterio que todavía hoy permanece. Desde luego, la habilidad demostrada en esta ocasión es una prueba más de sus excepcionales dotes como navegante. Sólo por efecto de la corriente norecuatorial del Atlántico –que en su época obviamente todavía no era conocida y de la que, por esta razón, Colón

no podía evaluar sus efectos– fracasó la que había sido su meta en La Española, o sea el puerto de Santo Domingo, en la costa meridional de la isla, adonde, durante su ausencia, su hermano Bartolomeo había trasladado la capital. Pero se equivocó tan sólo en 120 millas más al suroeste.

Cuando el 31 de agosto de 1498, Colón llegó a Santo Domingo, encontró la colonia en una situación todavía peor a como la había dejado.

Lo que ocurrió fue que durante su ausencia sus hermanos, Bartolomeo (nombrado por él antes de salir adelantado, nombramiento que sólo un año más tarde fue confirmado por los Reyes Católicos) y Diego, habían afrontado la insatisfacción de los colonos con drásticas e impopulares medidas, enemistándose de esta manera incluso con los que hubieran podido contribuir a mantener el orden y la legalidad. Los amplios poderes que al marcharse Colón había dado a Bartolomeo, y el comportamiento autoritario de Diego –que oficialmente no habría podido ejercer ningún poder, puesto que no tenía título alguno para hacerlo– generaron en los colonos la sospecha de que ambos, contando con la lejanía de la madre patria, quisieran instaurar en la isla el dominio personal de su familia.

Sabemos cómo se desarrollan asuntos de este tipo. Alguien, en un clima de descontento general, pone en circulación un rumor y éste, fácilmente, acaba por ser aceptado y divulgado, agrandándose y asumiendo una consistencia cada vez mayor que resulta alimentada por la insatisfacción, provocándose así reacciones tanto más fuertes e irracionales cuanto más grandes y justificados son los recelos de la gente.

Incluso, ya un año antes de la vuelta de Colón, la insubordinación generada por estas sospechas había desembocado en una abierta revuelta; pero ahora el poder y el prestigio de los rebeldes había aumentado, formándose dos facciones –la de los leales y la de los opositores de los Colón– que se enfrentaban con las armas, acusándose recíprocamente, sin que se pudiese ya establecer de qué parte estaba de verdad la razón y de qué parte la culpa.

A pesar de ser poco experto en política y absolutamente falto de tacto que engrandece a los estadistas, el Almirante se daba cuenta de que si los poderes que le habían sido concedidos también le permitían tomar medidas drásticas en contra de sus enemigos, en realidad él no tenía ninguna posibilidad de ejercerlos, dadas las fuertes implicaciones

de sus intereses personales en el conflicto, y dado que la mayor parte de la población, desilusionada de sus promesas, humillada por una vida de penurias y totalmente desconfiada, habría considerado aquellas disposiciones sólo como una prueba de su despotismo.

Por eso buscó por todos los medios llegar a pactos con el jefe de los rebeldes, Francisco Roldán, hombre de humildes orígenes que en La Española había hecho una rápida carrera como subordinado suyo y que el propio Colón, antes de volver a España, había nombrado ingenuamente alcalde mayor de la isla. Lo logró después de largas y agotadoras negociaciones. Pero el acuerdo, sellado a finales de 1498, comprometió irremediablemente su frágil autoridad.

Ni siquiera un año después, en septiembre de 1499, la llegada a Haití de Alonso de Ojeda, que volvía de la exploración llevada con Américo Vespucio y Juan de La Cosa por las costas de Paria, pareció reavivar la llama de otra revuelta. Pero afortunadamente Roldán, que tras el acuerdo con Colón se había transformado de rebelde en defensor de la legalidad, impuso a Ojeda el abandono de la isla. De esta forma el episodio se zanjó rápidamente, aunque fue suficiente para confirmar que la situación ya se le había escapado totalmente de las manos a Colón.

Mientras tanto, el eco de los desórdenes del año anterior había llegado a España, adonde Colón cometió la ingenuidad de seguir enviando una serie de detallados informes, quejándose del comportamiento de sus subordinados —comportamiento del que teóricamente él mismo era el responsable— y pidiendo continuamente un apoyo y una ayuda que los soberanos no le habrían podido garantizar nunca. Su debilidad y sus escasas dotes de gobierno parecían claras justo cuando se hacía evidente que la progresiva amplitud de las posesiones españolas en ultramar exigía un control más fuerte y decidido por parte del poder central, y que hacía falta, pues, crear una estructura administrativa más eficaz de aquella que estaba conducida por un virrey inexperto y además extranjero.

En su ingenuidad e impericia como gobernante, el propio Colón fue el que proporcionó la ocasión para que se produjera un cambio radical, al pedir que fuera enviado desde la madre patria un comisario, para que juzgase imparcialmente los hechos. Quizá pensase que su buena conducta y su fidelidad a los Reyes Católicos se verían premiadas. Evidentemente, no se daba cuenta de que ningún enviado de los

soberanos iba a denfenderlo ante los descontentos colonos sin perder él mismo su autoridad.

Y, de hecho, el comisario real Francisco de Bobadilla, que llegó a Santo Domingo el 21 de agosto de 1500, tomó la única decisión que era posible tomar en aquel momento para aplacar los ánimos y restablecer el poder del estado: la de enviar a España a Colón y a sus hermanos para que dieran cuenta de su conducta directamente a los soberanos. Sólo que, tal vez para demostrar la autoridad de la que disponía o para ganarse a los rebeldes, hizo encadenar a los tres como si se tratasen de vulgares delincuentes.

Así, a principios del mes de octubre de 1500 salieron hacia España Colón y su hermano Diego embarcados en la carabela Gorda, mientras Bartolomeo les seguía en otro barco. Durante el viaje, el capitán quiso liberar al Almirante, pero él se lo impidió, diciendo que había sido encadenado por un representante de los Reyes Católicos y que sólo los Reyes Católicos podían dar la orden de liberarlo.

Al genovés no se le olvidó nunca la atroz humillación, aunque, al recibirlo en la Alhambra de Granada, los soberanos tuvieron palabras de estima y de consuelo, y le prometieron que le volvían a confirmar sus privilegios.

En realidad, retrasando de un día para otro cada decisión, ellos esperaban sabiamente que los tiempos mudasen. Por el contrario, haciéndose una vez más la ilusión de que nada había cambiado, Colón esperaba la confirmación de las propiedades y de los beneficios económicos, de los títulos y de las funciones que le habían sido concedidas en la víspera del primer viaje. Recopiló con paciencia un *Libro de los Privilegios*, o sea una lista de todos los edictos, las credenciales y las órdenes reales que le concernían. Pero en septiembre de 1501 le llegó la noticia de que los reyes habían decidido enviar a La Española a Nicolás de Ovando, con el cargo de gobernador. ¿Comprendió Colón que su estrella estaba declinando? No lo sabemos.

Desde luego, durante el resto de su vida, siguió luchando inútilmente no sólo para que sus derechos fueran reconocidos, sino también por el reconocimiento moral del valor de su hazaña.

En realidad, los privilegios económicos de los que hubiera debido disfrutar Colón habían sido desde hacía ya tiempo abiertamente eludidos, desde el momento en que fueron concedidas regulares licencias a Alonso de Ojeda y al resto de los navegantes que entre el 1499 y el

1500 se embarcaron para explorar las costas septentrionales y orientales de Sudamérica.

Sin embargo, nadie podía poner en duda sus capacidades náuticas. Fueron éstas las que permitieron, de alguna manera, desbloquear una situación que se hacía cada día más penosa. Así, los Reyes Católicos decidieron utilizar aún a su almirante de las Indias para una nueva expedición explorativa.

El alto viaje

Para comprender mejor cuáles eran los fines que animaban a esta expedición hay que tener en cuenta lo que estaba pasando en aquellos años en el cercano Portugal.

A principios de septiembre de 1499 volvía a Lisboa Vasco de Gama. Había salido en mayo de 1497, había circunnavegado África y atravesado el océano Índico, llegando a Calicut, en las costas del Malabar, donde pudo embarcar un sólido cargamento de especias. El viaje de vuelta fue especialmente difícil y había tenido un alto coste en vidas humanas; a pesar de esto la hazaña se había revelado como un gran éxito, no sólo desde el punto de vista económico, sino también desde el político, porque en la carrera hacia las Indias los portugueses habían vencido a sus rivales españoles justo cuando parecía que estuvieran a punto de perder. Si existieron siempre más que fundadas dudas para creer que las tierras descubiertas por Colón tuvieran que ver con las Indias, de hecho ya estaba claro que Vasco de Gama, en cambio, había fondeado justamente en estas últimas.

Por eso, era importante y urgente para España averiguar cuáles eran, efectivamente, las relaciones espaciales entre las tierras descubiertas por Colón y Asia, o de cualquier forma encontrar en la vía occidental a las Indias inaugurada por él su paso hacia el océano Índico. El cuarto viaje de Colón, el más aventurado y trágico, y aquel en el que sus excepcionales aptitudes tuvieron la oportunidad de manifestarse de forma más cabal, empezó desde Cádiz el 11 de mayo de 1502. El Almirante contaba entonces con casi 51 años: ya era, por tanto, un viejo según la evaluación cronológica de la edad media en aquellos tiempos. Su flota estaba formada por cuatro carabelas. La capitana, de la que no conocemos el nombre, tenía a bordo a unos 40 hombres;

otras tres –la *Bermuda*, o *Santiago de Palos*, comandada por Bartolomeo Colón, la *Gallega* y la *Vizcaína*– contaban juntas con poco más de 80. A bordo de la capitana, con Colón, estaba su hijo Hernando, que aún no tenía 14 años.

La primera escala, imprevista, fue realizada en Arcila, en la costa de Marruecos, adonde Colón acudió sabiendo que el presidio portugués estaba siendo asediado por los moros. Pero cuando llegó allí, el asedio había sido levantado. Por eso tan sólo hubo un intercambio de cortesías con el capitán portugués que dio a Colón la pobre (y quizá también deseada) satisfacción de ser tratado como se esperaba al ser un almirante de los reyes de Castilla y Aragón.

Después de la habitual parada para el aprovisionamiento en las Canarias, el 25 de mayo Colón se hizo de nuevo a la mar siguiendo la misma ruta del segundo viaje, puesto que la experiencia había demostrado ya que era la más rápida y segura para alcanzar el Nuevo Mundo.

Y, de hecho, la travesía del Atlántico se desarrolló en tiempos muy cortos: sólo después de 20 días (desde el 25 de mayo hasta el 15 de junio), fue avistada la primera isla del mar de los Caribes, la Martinica. Después de una escala en la Dominica, recorriendo también esta vez desde el interior el arco de las Pequeñas Antillas de Sotavento, el 25 de junio Colón llegó a Puerto Rico. Cinco días más tarde anclaba frente a Santo Domingo.

Para evitar que su presencia volviera a encender las viejas discordias entre los colonos, los Reyes Católicos habían ordenado a Colón no hacer escala en Haití, bajo ningún motivo. Era una orden muy clara y precisa, absolutamente inequívoca. Él, por el contrario, nada más llegar, envió a tierra a uno de sus capitanes para pedir al gobernador el permiso para entrar en el puerto. El motivo oficial era la necesidad de sustituir uno de los barcos, la *Gallega*, que durante la travesía había demostrado no estar en buenas condiciones, y la necesidad de encontrar un amparo seguro para la flota, puesto que Colón preveía la llegada de un ciclón. Pero quizá es más probable que se hubiera dejado llevar por las ganas de volver a ver «su» colonia, y, aún más, tal vez, de mostrársela a su hijo.

Como era previsible, el gobernador opuso un neto rechazo, que humilló profundamente a Colón y preocupó a sus compañeros, que

empezaron a pensar que estaban destinados a compartir la mala suerte del Almirante, quien ya había caído claramente en desgracia.

Pero, muy pronto todos se vieron inmersos en unos quehaceres más importantes. La borrasca anunciada por Colón llegó puntualmente y fue terrible. Colón, que ya había experimentado otras dos veces la violenta de los ciclones tropiales [10] y que, evidentemente, con su natural instinto de marinero había aprendido enseguida a reconocer las señales premonitorias, se refugió rápidamente en una bahía un poco al oeste de Santo Domingo, reforzando las amarras.

Por el contrario Ovando, quizá mal aconsejado por los suyos, o tal vez sospechando que la predición de Colón y los consejos que le había enviado fueran sólo una excusa para entrar en la ciudad y volver a tomar el dominio sobre la isla, dio orden de que zarpara una gran flota que estaba anclada en Santo Domingo cargada de oro y de esclavos, a la espera de partir hacia España.

El huracán embistió a los barcos justo mientras acababan de salir del puerto y se estaban enfrentando al canal de la Mona, que separa La Española de Puerto Rico: fue una tragedia, de la que tan sólo unos pocos lograron salvarse. Entre éstos estaba el barco que llevaba a España las rentas de Colón, y tal circunstancia alimentó fácilmente el rumor de que él fuera un brujo y que había provocado aquel desastre para vengarse de sus enemigos personales, Francisco Roldán y Bobadilla, que, de hecho, habían embarcado y murieron en el naufragio.

Mientras en Santo Domingo se lloraba a los muertos y se intentaban reparar los desastres provocados por el huracán, Colón reunió sus carabelas diseminadas por la borrasca pero afortunadamente dañadas tan sólo de forma leve, en la cercana bahía de Azua. Desde allí, una vez que todos hubieron descansado, volvió a hacerse a la mar, dirigiéndose al suroeste hacia el canal de Altavela.

Pasando al sur de Jamaica, la flota alcanzó un islote coralino y arenoso a lo lejos de la costa de Cuba (quizá Cayo Largo). Luego, el 27 de julio, cuando el viento tornó a noreste. Colón tomó la ruta del oeste, empantanándose una vez más en un trozo de mar desconocido. Después de tres días de navegación, mientras el viento empezaba a

[10] Aparte que cerca de la Saona en 1494, de la Isabela en 1495; en esta ocasión, el huracán había destrozado todos los barcos que estaban amarrados en el puerto.

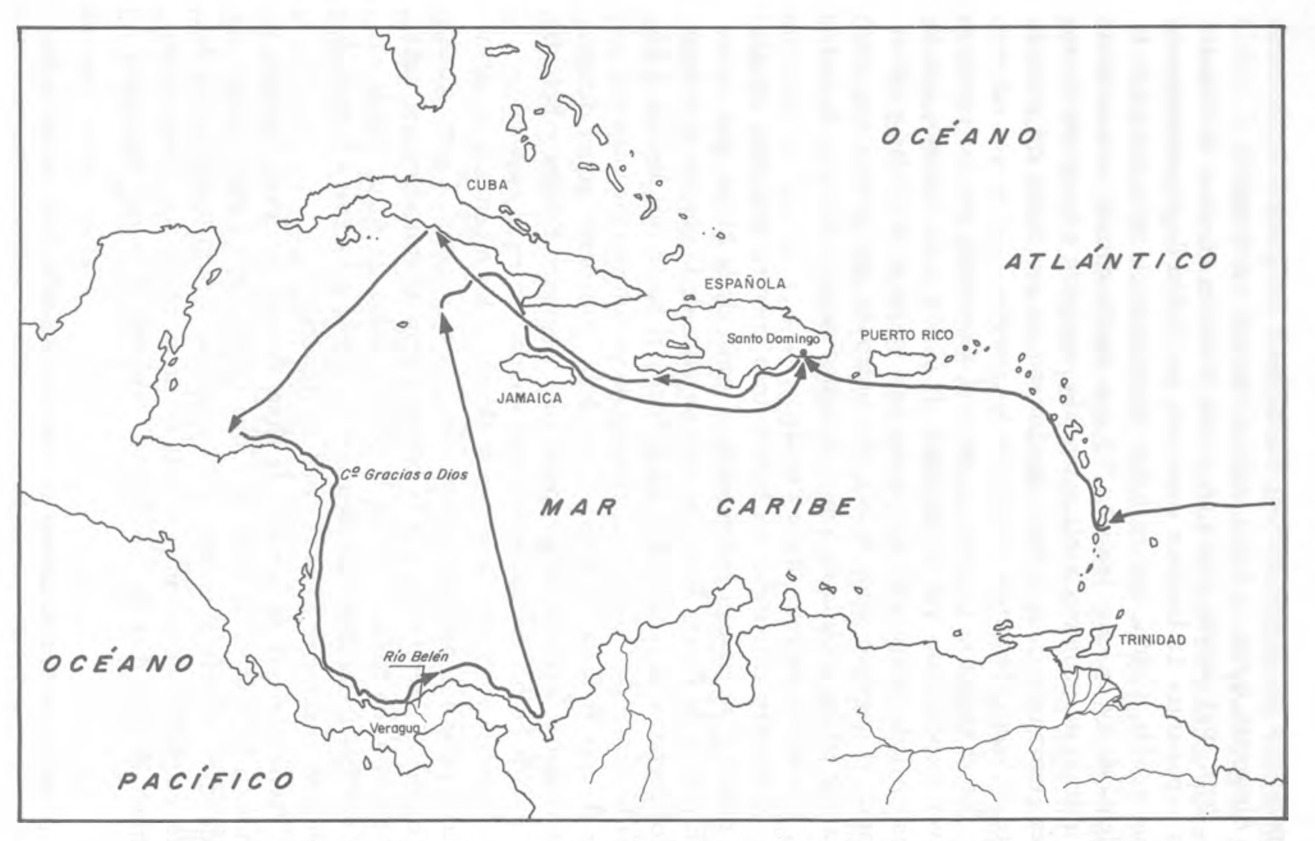


Ilustración 15. Ruta del cuarto viaje de Colón (1502-1503).

amainar, se avistó tierra. Era una de las islas de la bahía, a lo lejos de la costa de Honduras.

Aquí Colón tuvo un encuentro extraño, cuya importancia desgraciadamente no supo evaluar. Una canoa de excepcionales dimensiones entró en la rada donde estaban anclados sus barcos; a bordo había más de 40 personas, vestidas con trajes tejidos con diversos tipos de manufacturas, pero de hechuras claramente más cuidadas que las de los indios de las Antillas. Si Colón hubiera investigado la procedencia de aquella embarcación, habría descubierto la existencia de la civilización maya y, junto a ella, la de las grandes riquezas. En cambio, tal era su impaciencia por solventar el problema del paso hacia las Indias, que se limitó a llevarse de la canoa a un hombre y a algunos objetos, y dejó que los demás siguieran su camino.

Alcanzando el continente junto al cabo de Honduras, Colón empezó a explorar sistemáticamente la costa, desde el oeste hasta el este, en busca del estrecho. Pero el tiempo era variable y los vientos contrarios, por eso avanzaba muy lentamente: desde mediados de agosto hasta el 12 o el 14 de septiembre fue una continua sucesión de agotadora navegación de bolina. Hasta que logró superar un promontorio, al que por esa razón el Almirante dio el nombre de cabo Gracias a Dios.

A partir de aquí, aunque las condiciones atmosféricas no mejoraron, los barcos pudieron navegar con viento favorable; así, bajaron hacia el sur, explorando el litoral de Nicaragua y de Costa Rica. Cada noche fondeaban frente a la costa y por la mañana reanudaban la marcha.

Cerca del islote de Uva, frente a la costa del actual Puerto Limón, la flota se detuvo durante 10 días, en el transcurso de los cuales se establecieron contactos e intercambios con los indios. Pero, el entusiasmo inicial que despertaban aquellos encuentros entre los españoles, ya había dado paso a una prudente desconfianza, puesto que habían aprendido a evaluar a primera vista los objetos que se les ofrecían. Por eso, a pesar de las reiteradas invitaciones de los indios —que para ganarse los favores de los recién llegados también llevaron a los barcos a algunas muchachas— los contactos no sobrepasaron las habituales formalidades.

Algunos hombres que bajaron a tierra regresaron con abundante caza, y contaron que habían visto una construcción de madera cubierta con cañas en cuyo interior había tumbas con cadáveres embalsama-

dos. Tal y como enseguida todos comprendieron, aquello era la señal de un nivel cultural superior al de los indios antillanos. Pero, incluso en este caso, Colón no se preocupó por verificar la información, convencido, quizá, de que continuando el viaje podría encontrar pruebas aún más claras de que había llegado a Asia.

Siguiendo hacia el sureste, la flota llegó a un canal que Colón llamó Boca del Dragón, que desembocaba en la actual bahía del Almirante. Mientras los españoles exploraban esta ensenada, llegaron unos indios, ofreciendo objetos de un oro más puro del que hasta entonces habían podido obtener en operaciones de trueque.

La cercana y profunda ensenada de la Laguna de Chiriquí pareció materializar la esperanza de encontrar el estrecho. Colón la exploró con cuidado entre los días 5 y 17 de octubre, hasta que, muy a pesar suyo, tuvo que convencerse de que su fondo estaba cerrado y de que ni siquiera allí se encontraba el codiciado paso a las Indias.

Belén

Entonces salió de aquel lugar, y continuó navegando, desde el oeste hacia el este, a lo largo de la costa de Panamá, con vientos a menudo variables y un tiempo siempre agitado, lo que le obligaba a frecuentes paradas forzosas.

Los nombres que Colón dio a los lugares que fue visitando en aquellos días, en un ajetreado ir y venir –Portobelo, Puerto de los Bastimentos, Puerto del Retrete–, no permiten ni tan siquiera imaginar lo dura que fue esta parte del viaje. Una frondosa vegetación constituía el fondo de las costas en las que los únicos arribos posibles estaban representados por las desembocadura de los ríos, de por sí engañosas, mientras que los esporádicos encuentros con los indios a menudo producían incidentes. En aquel clima caliente y muy húmedo, las provisiones se deterioraban y los barcos, gastados por la broma, empezaban a hacer agua.

El 6 de enero, fiesta de la Epifanía, la flota ancló frente a un río, que por eso se llamó río Belén, en el que algunos días más tarde se decidió a internarse. De hecho, Colón se enteró por los indios que la región de Veragua, donde ahora se encontraba, era rica en oro. No sin

muchas dificultades los barcos penetraron en la desembocadura del río Belén y amarraron en el interior del palenque.

Algunos días más tarde, Bartolomé Colón salió con las lanchas para explorar la costa hacia occidente y remando remontó el cercano río de Veragua para ir al encuentro del cacique del lugar. La entrevista fue cordial y tuvo su continuación, al día siguiente, con una visita del cacique a bordo de la nave capitana.

En la exploración del territorio y en los contactos con los indígenas, Colón seguía el mismo proceder que había adoptado en La Española. Pero aquí todo parecía más hostil: el clima muy húmedo y las lluvias torrenciales que más de una vez estuvieron a punto de hacer zozobrar a los barcos; la frondosa y sombría vegetación que lo cubría todo; los indios que salían desde cualquier sitio con la misma rapidez con la que desaparecían en la selva. Un sentimiento de inseguridad y de precariedad parecía envolver a aquella cuadrilla de españoles. El 24 de enero de 1503, después de un violento turbión que había azotado la región montañosa a espaldas de Veragua, el río Belén creció de repente y causó grandes daños a los barcos.

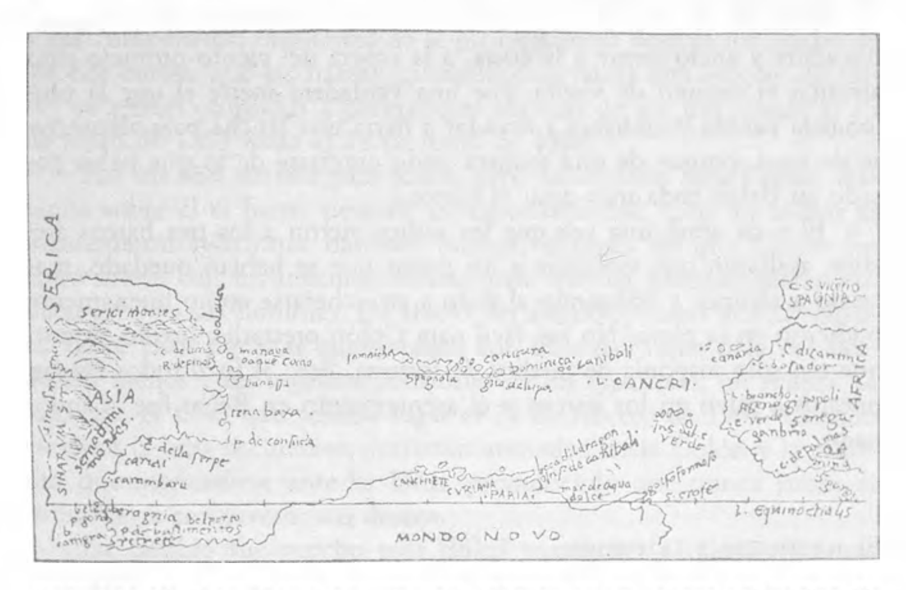


Ilustración 16. Las riberas opuestas del Atlántico en un esbozo del *Código Magliabechiano XIII*. El dibujo deriva de un boceto de Bartolomé Colón e ilustra las ideas geográficas que tenía posiblemente Colón al término de su vida.

Durante otro reconocimiento, Bartolomeo Colón encontró sólidos indicios de oro. Se decidió, entonces, establecer en Belén una colonia y dejar allí a algunos hombres, al mando del siempre batallador y enérgico hermano del Almirante, para iniciar el acopio del preciado metal, mientras que Colón volvería a España para pedir refuerzos.

La más estropeada de las naves, la *Gallega*, fue transformada en una fortaleza flotante, colocada en la ribera oriental del río a los pies de un pequeño cerro, protegido a sus espaldas por accidentes un poco más elevados. En la carabela se almacenaron provisiones y municiones.

Cuando la construcción de la aldea ya estaba avanzada y Colón se preparaba para partir, una repentina bajada en el nivel del río impidió a las tres carabelas que debían de dejar Belén superar la barra de la desembocadura del río. Mientras tanto, los indios, tan recelosos y desconfiados como los recién llegados, empezaban a demostrar claramente que no estaban satisfechos con que aquéllos se instalaran de forma estable en su territorio. Para prevenir un posible ataque, se decidió hacer prisionero al cacique del lugar. Pero fue peor el remedio que la enfermedad, porque el cacique logró huir.

Cuando el nivel del río volvió a subir, Colón salió de la desembocadura y ancló frente a la costa, a la espera del viento propicio para afrontar el camino de vuelta. Fue una verdadera suerte el que la prolongada parada le obligase a mandar a tierra una lancha para abastecerse de agua, porque de esta manera pudo enterarse de lo que había pasado en Belén nada más dejar el fuerte.

El 6 de abril, una vez que los indios vieron a los tres barcos alejarse, asaltaron con violencia a los pocos que se habían quedado, matando a algunos y obligando al resto a atrincherarse como buenamente pudieron en la playa. No fue fácil para Colón prestarles auxilio, puesto que tan sólo disponía de medios de fortuna. Pero al final todos fueron puestos a salvo en los barcos y el asentamiento en Belén fue abandonado.

El naufragio y la vuelta

Las increíbles peripecias de este viaje no habían acabado aún. Reagrupadas las fuerzas y reorganizadas las tripulaciones, el 16 de abril de

1503, domingo de Resurrección, Colón dio la orden a las tres carabelas de ponerse en ruta para costear el litoral del continente hacia el norte.

En efecto, su intención era alcanzar un punto en aquella costa desde el que, aprovechando el viento favorable, fuera posible atravesar el mar de los Caribes hacia La Española. Pero, verdaderamente, los barcos se encontraban ya en pésimas condiciones y los hombres empleaban la mayor parte del tiempo en achicar el agua de las bodegas con todos los medios de que disponían para evitar el irse a pique. Fue necesario abandonar una, la *Vizcaína*, en Portobelo. Las otras dos alcanzaron penosamente el promontorio que Colón llamó cabo Mármol (actual cabo Tiburón), al oeste del golfo de San Blas. Desde aquí, el 1 de mayo de 1503, Colón ordenó poner rumbo hacia el norte.

Después de doce días fueron avistadas las islas del Jardín de la Reina, cerca de Cuba, y al abrigo de una de ellas ancló la pequeña flota. El tiempo no daba treguas: otro fuerte temporal se abatió sobre los barcos y los hombres, extenuados por el hambre y el cansancio.

Dándose cuenta de que en aquellas condiciones no hubiera sido posible alcanzar La Española, Colón decidió entonces poner rumbo hacia la cercana Jamaica. Una vez allí, en la bahía de Santa Gloria, él y sus compañeros, dispuestos de la mejor manera posible los cascos de los dos barcos que les habían quedado para hacer una especie de fortín, se vieron obligados a permanecer allí más de un año: desde el 25 de junio de 1503 hasta el 28 de junio de 1504.

Fue un año terrible para todos, pero sobre todo para Colón, que sentía sobre él el fuerte peso de la responsabilidad. Con los indios se mantuvieron relaciones bastante buenas, después de que Colón los convenciese con un ingeniso recurso para que les proporcionaran comida a él y a sus hombres. En efecto, les anunció, como una advertencia de su Dios por si se enemistaban con ellos dado que cada vez obedecían menos a las urgentes peticiones de los españoles, un eclipse de luna que él sabía que tendría lugar el 29 de febrero de 1504. Cuando vieron a la luna oscurecese, corrieron aterrados hacia Colón y le pidieron que intercediese ante su Dios, prometiendo que nunca jamás se atreverían a contravenir sus deseos.

En cambio fue mucho más difícil mantener la calma entre sus compañeros.

Un mes después de la llegada a Santa Gloria, dos de ellos, Diego Méndez y Bartolomeo Fieschi, se ofrecieron para ir en busca de ayuda

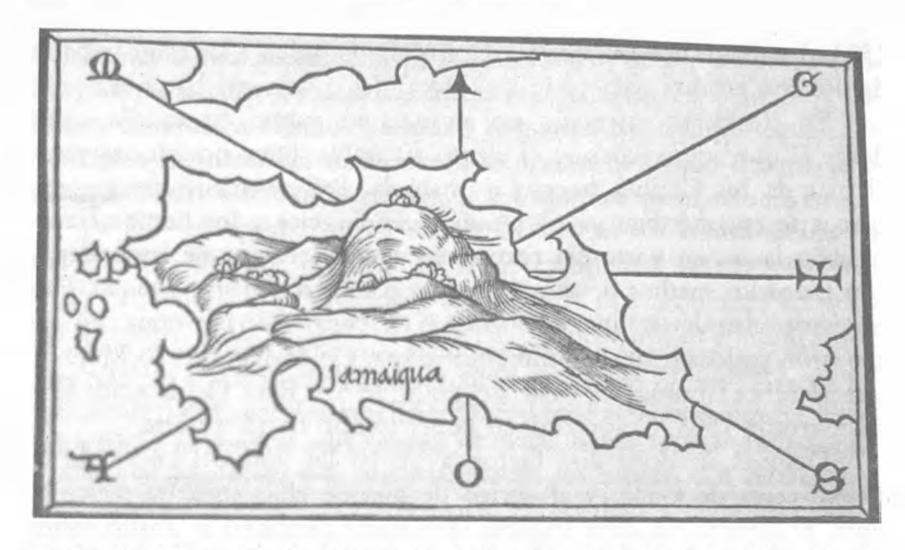


Ilustración 17. La isla de Jamaica en el *Libro de tutte l'isole del mondo, op. cit.*

a La Española, atravesando con dos canoas conducidas por los indios el tramo de mar que la separaba de Jamaica (más de 100 millas marinas). Colón accedió y los dos hombres partieron.

Sin embargo, después de ocho meses de su salida, en marzo de 1504 aún no habían tenido ninguna noticia de ellos. La llegada de una carabela enviada por el gobernador de La Española, Nicolás de Ovando, no sirvió para mejorar la situación. Antes al contrario, el hecho de que el barco se hubiera hecho de nuevo a la mar tras detenerse unas pocas horas, y sólo después de haber entregado a Colón un barril de vino y un cántaro de cerdo, hizo temer que Ovando no tuviera ninguna intención de ocuparse de la recuperación de los náufragos.

El miedo inflamó los ánimos, los viejos rencores explotaron, los hombres comenzaron a volverse agresivos. Algunos se rebelaron. Se llegó hasta un encuentro armado, en el que los fieles del Almirante, comandados por Bartolomeo Colón, corrieron la mejor suerte. El orden fue restablecido, aunque con muchas limitaciones.

Sólo a finales de mayo de 1504 Diego Méndez, que había llegado con su compañero a Haití después de un viaje que resultó verdaderamente increíble, logró adquirir con el dinero del Almirante una carabela y enviársela a Colón. Una vez que hubo regresado con ella a San-

to Domingo, el 12 de septiembre de aquel año, Colón se embarcaba para España, abandonando para siempre el Nuevo Mundo.

El final de un mito

Colón llegó a Sanlúcar de Barrameda el 7 de noviembre. Estaba cansado, dolido y sobre todo amargado. Sin embargo no es verdad que se hubiera quedado en la miseria, como quiere la leyenda. Gozaba más bien de un cierto bienestar, aunque no paraba de quejarse en la corte, reclamando las rentas, mucho más conspícuas de las que hubiera debido tener si se hubieran respetado los acuerdos establecidos en la víspera de su primer viaje. No se daba cuenta, evidentemente, de que la inesperada amplitud de las tierras que él mismo había descubierto hizo imposible el cumplimiento de aquellos acuerdos.

El 26 de noviembre de 1504 murió la reina Isabel. Con ella la estrella de Colón se apagó definitivamente. El rey Fernando no había sido demasiado favorable al genovés, y ahora, preocupado por los complejos asuntos de la sucesión, no podía prestarle atención. Óptimo político, además, comprendió perfectamente que el papel de Colón había terminado, cosa que en cambio Colón no llegó ni tan siquiera a sospechar, atribuyendo la culpa de todas sus desdichas a antiguas envidias y rencores de cortesanos.

Siguiendo a la corte en sus desplazamientos, en mayo de 1506 Colón se encontraba en Valladolid. Sus condiciones de salud se agravaron. El 19 de aquel mes hizo testamento. Al día siguiente, víspera de la Ascensión, olvidado por el mundo pero rodeado por el afecto sincero de sus hijos y de los amigos más fieles, expiró.

In manus tuas Domine commendo spiritum meum fueron sus últimas palabras.

Tercamente anclado en sus ideas hasta el final, probablemente Colón no se dio cuenta nunca –o no quiso darse cuenta– de que había descubierto un Mundo Nuevo, totalmente distinto y separado de Asia. Pero su descubrimiento, aunque limitado por esta toma de posición suya, permanece como un descubrimiento geográfico en el sentido estricto de la palabra, y un descubrimiento de dimensiones excepcionales.

La apertura de las rutas transoceánicas en latitudes medias reveló a Europa un horizonte geográfico amplísimo e inspeserado. Esto determinó una polarización de los intereses geográficos, políticos y económicos completamente distinta a la de los siglos precedentes, cuando el punto de mira de las actividades exploratorias había sido Asia. Nuevos problemas cosmográficos animaron al estudio de las dimensiones del globo y de las proporciones entre las tierras y las aguas, preludio de la determinación de la real configuración de los continentes y de sus relaciones.

El descubrimiento del Nuevo Mundo tuvo enormes repercusiones sobre toda la cultura y la vida del Occidente cristiano. Al revelarse como inexactas las concepciones cosmográficas y geográficas de la antigüedad y de la Edad Media, se puso en duda la autoridad científica de la tradición –de la que incluso Colón había partido– haciendo posible, al menos teóricamente, la existencia de una pluralidad de regiones, de pueblos, de culturas, preludio a aquella pluralidad de los mundos que un siglo más tarde enunció Galileo y que está en la base de la concepción moderna del Universo.

No fueron menores las implicaciones en el plano religioso y moral, en relación al problema de la naturaleza de los indios y de su destino, mientras que de la diversidad de las especies animales y vegetales del Nuevo Mundo nacieron las modernas ciencias sobre la naturaleza.

La historia, la ciencia y la cultura se encauzaron por nuevos caminos.

V

JUAN CABOTO Y LA RUTA SEPTENTRIONAL A LAS INDIAS

Del Mediterráneo al Atlántico

En mayo de 1497, mientras en España Colón –abandonado por la suerte y agobiado por sus crecientes problemas–, aún estaba intentando arduamente organizar su tercera expedición, Juan Caboto, otro italiano que se había puesto al servicio del rey de Inglaterra, impulsado por motivaciones similares, emprendía un audaz viaje transatlántico.

Hace 100 años, de Juan Caboto únicamente se tenían vagas e imprecisas noticias; luego, paulatinamente, los documentos que salieron a la luz desde los archivos han empezado a relatarnos su historia. Primero de una forma fragmentaria y contradictoria, luego cada vez más nítidamente. Hoy, si bien en lo que respecta a su vida existen aún amplios espacios oscuros, sabemos que Juan Caboto fue un genial navegante y que prestó una importante contribución al descubrimiento y a la exploración del Nuevo Mundo.

Su historia guarda muchas analogías con la de Colón. Pero también tiene significativas diferencias.

Ante todo, el lugar en el que su aventura fue preparada y de donde tomó su punto de partida. No en la España mediterránea ni en el sur de Portugal, donde la idea de Colón había madurado en ambientes tan similares, tanto desde el punto de vista físico como antropológico, al de su tierra natal, sino en Bristol, un puerto fluvial de la Europa noroccidental, en un mar a menudo borrascoso y dominado por la niebla, bien distinto del Mediterráneo.

No hay duda de que el proyecto de Caboto nació de la intuición de Colón. Sin embargo, el más difícil y diferente entorno en el cual

fue realizado lo convirtió no en una simple repetición de aquél sino en una nueva e igualmente hazaña genial, cuya ejecución requirió una buena dosis de valor y un conocimiento igualmente profundo de las más refinadas técnicas náuticas.

En la época en la cual llegó Juan Caboto, Inglaterra aún no tenía miras expansionistas hacia el océano. Enrique VII había acogido favorablemente a Bartolomeo Colón que por cuenta de su hermano había ido a Londres para proponerle su plan exploratorio, pero las negociaciones se habían interrumpido en el momento de nacer cuando Colón hubo conseguido la aquiescencia de los Reyes Católicos.

La ciudad de Bristol, segundo puerto marítimo del reino en una pequeña península en la confluencia del Frome con el Avon, ya desarrollaba, sin embargo, desde hacía algún tiempo intensos tráficos mercantiles a lo largo de dos de las mayores rutas atlánticas frecuentadas por entonces; hacia el norte, con Islandia, de la que era el principal aliado comercial; y hacia el sur, con la península Ibérica, de donde provenían el vino y el aceite que Bristol redistribuía por los países de la Europa septentrional.

Los marineros de Bristol conocían bien el régimen de los vientos en las medias y altas latitudes, y estaban acostumbrados a navegar en los difíciles mares del norte. Como todos los marineros de su tiempo, creían que existiesen islas fantásticamente ricas diseminadas por el Atlántico. Algunos de ellos, incluso, se habían adentrado en el océano hacia el oeste para buscarlas. En efecto, también en Bristol, como en los puertos de la península Ibérica que había frecuentado Colón, el ancestral temor hacia las vastas soledades marinas comenzaba a ceder su sitio al deseo de conocimiento y al espíritu de iniciativa que caracteriza la época de los grandes descubrimientos geográficos.

Sin embargo, un proyecto que admitiera la hipótesis de una verdadera travesía del océano no había sido formulado por nadie. En este sentido, todos los testimonios que se pueden recoger demuestran que los diversos intentos de navegación atlántica —tanto por parte de los ingleses anteriores al viaje de Juan Caboto [1], como por la de los distin-

[1] Un cuadro completo de éstos y de los viajes a norte América, verificados o sólo atribuidos a Juan Caboto y a su hijo, se encuentra en J.A. Williamson, *The Caboto voyages and Bristol Discovery under Henry VII*, Cambridge, 1962, adonde remitimos para ulteriores y más profundas investigaciones.

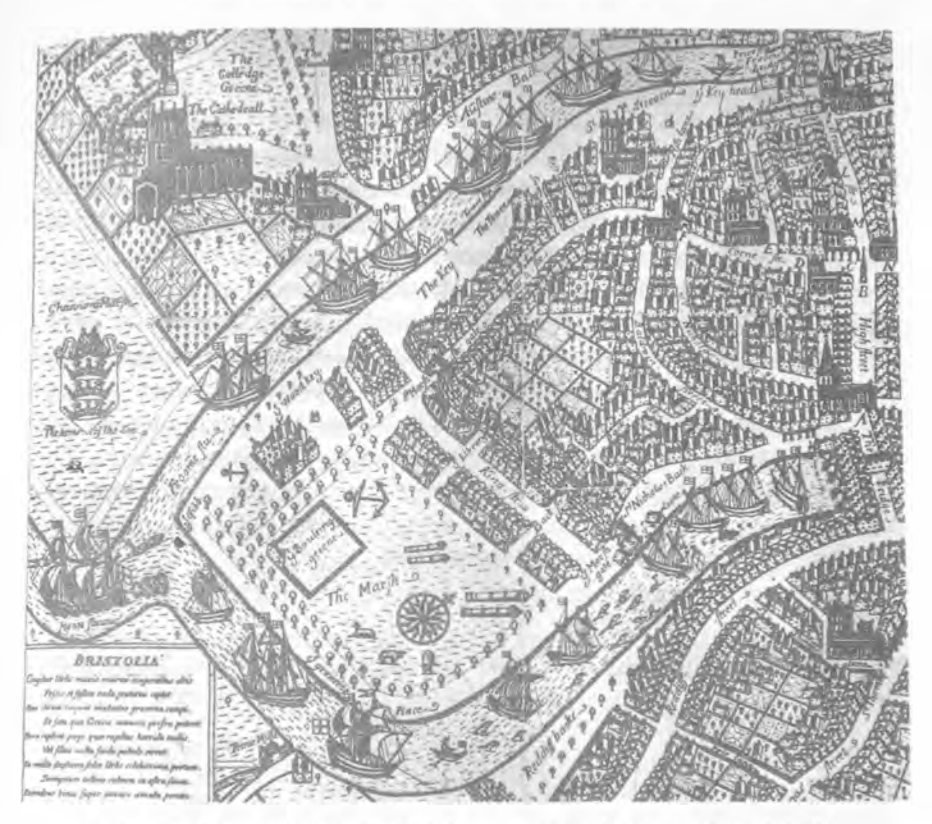


Ilustración 18. El puerto de Bristol en un mapa de James Willard, 1671.

tos «pilotos desconocidos» de la península Ibérica, de los que de vez en cuando se habla a propósito de Colón–, tenían como fin únicamente la búsqueda de las islas que entonces se creía que poblaban el océano. Estos intentos eran la expresión natural de una necesidad compartida por toda la Europa de la Baja Edad Media: cruzar las fronteras que la cultura y la tradición habían impuesto a los conocimientos geográficos durante demasido tiempo. Es cierto que para los pueblos mediterráneos, la superación de la concepción del Atlántico como límite de estos conocimientos ya había empezado desde hacía tiempo, a partir de finales del siglo XIII, y que en los dos siglos posteriores también iba a implicar de forma gradual a las marinerías de los pueblos europeos asomados al Atlántico, pero nadie antes de Colón –ateníén-

donos a lo que nos dicen los documentos— había elaborado un auténtico proyecto de travesía.

Incluso la idea de Juan Caboto era totalmente distinta a la de aquellos intentos. De hecho él pensaba en una auténtica vía marítima septentrional hacia las Indias, de la cual se hubieran podido extraer enormes ventajas para el rey Enrique VII y para los comerciantes de Bristol.

El primer documento relativo a Juan Caboto que ha llegado hasta nosotros es un decreto del senado de Venecia de 28 de marzo de 1476, en el que se le concede la ciudadanía «por haber habitado en la ciudad durante cinco años, según la costumbre» [2]. De esto se deducen dos cosas: que Juan Caboto no había nacido en Venecia y que residía allí por lo menos desde 1461. Más no se puede saber sobre sus orígenes. Todos los documentos posteriores señalan a Juan Caboto como «veneciano», de cuya procedencia se sentía orgulloso por ser una ciudad que alardeaba de gran tradición marinera y mercantil.

Diferentes regiones italianas se han disputado el honor de haber sido su lugar de nacimiento, puesto que el apellido Caboto era entonces bastante común incluso fuera de los confines de la Serenísima. Concretamente, han sido halladas familias Caboto en el siglo XV incluso en Gaeta, cerca de Nápoles, y en Génova.

Esta última ciudad ha sido considerada durante algún tiempo la patria más probable de Caboto, puesto que Pedro de Ayala, embajador español en Inglaterra en 1498, en una de sus cartas a los Reyes Católicos habla de él como de «otro genovés como Colón». Pero esta hipótesis no tiene en cuenta el hecho de que en el siglo XV y en el XVI el término «genovés» tenía fuera de Italia —especialmente en la península Ibérica, donde los italianos eran en su mayoría precisamente genoveses— un significado genérico, como simple sinónimo de «italiano». Y, sin duda, Juan Caboto era italiano, aunque alguien haya intentado luego demostrar lo contrario, de una manera análoga a lo que ha ocurrido con Colón.

Alguna indicación más precisa sobre el lugar de nacimiento de Caboto será posible, probablemente, cuando se haya averiguado el ori-

[2] Éste, como todo el resto de los documentos que se citarán más adelante, ha sido recogido por un apéndice (traducido al inglés) en la obra de Williamson citada en la nota anterior.

gen del segundo apellido que –siguiendo la costumbre ibérica– Caboto añadió al primero al trasladarse a España, y que resulta de un solo documento que le concierne [3]: Montecalunya.

De cualquier forma, es cierto que en Venecia Juan Caboto se ambientó bien. Distintos documentos atestiguan su presencia en la ciudad hasta diciembre de 1485. En esta fecha debía de tener unos 30 años, estaba casado con una mujer de nombre Mattea y era padre de, al menos, dos hijos. Como muchos de sus paisanos era comerciante, pero tenía también un destacado interés por las construcciones. Lo atestigua una negociación de la cual nos ha llegado toda la documentación, que prueba también su notable habilidad para hacer fructificar el dinero: en 1482, junto a su hermano Pietro, compró dos casas *ruinate* por 500 ducados y enseguida las empeñó por 470 ducados para procurarse el dinero necesario para reconstruirlas, así que en diciembre de 1484 ya era capaz de volverlas a vender ¡por sus buenos 1.600 ducados!

Por el contrario, después de 1485 se pierde el rastro de Juan Caboto en Venecia y durante cinco años ya no sabemos nada de él. Posiblemente es en este período cuando empezó a viajar por mar, hacia las escalas del Oriente próximo con el que Venecia tenía relaciones más intensas. Es probable que a estos viajes suyos aludiera Raimundo de Raimondi da Soncino cuando algún año más tarde escribió al duque de Milán que Juan Caboto había estado «en la Meca» [4].

En 1490 vuelve a aparecer en España, pero no como comerciante, sino empeñado en un proyecto de modernización del puerto de Valencia, del que, sin embargo, tres años más tarde, a pesar del apoyo del rey, aún no se había encontrado el dinero para su realización. Quizá sea ese el motivo por el que Juan se trasladó a Sevilla, donde lo encontramos hacia la mitad de 1494 siempre como proyectista, pero esta vez de un puente que sin embargo no tuvo mejor suerte, porque en diciembre de 1494 ese proyecto también se suspendió.

[3] Se trata de un documento que ha sido hallado por M. Ballesteros Gaibrois en el archivo regional de Valencia, con fecha 27 de septiembre de 1492; cfr. M. Ballesteros Gaibrois, «Juan Caboto en España», *Revista de Indias*, 4, 1943, pp. 607-627.

[4] Como se sabe, las ciudades santas del Islam eran severamente prohibidas a los infieles; es probable, entonces, que el Soncino quisiese referirse no exactamente a La Meca sino a su puerto, Jidda, considerado parte integrante de La Meca también por otros de sus contemporáneos.

La capacidad de transformarse –de comerciante en ingeniero y más tarde en navegante– no tiene que sorprender. No fue para nada una característica sólo de Juan Caboto, ni puede ser considerada una expresión de oportunismo. Era, por el contrario, como la gran mobilidad en el espacio, una consecuencia del acentuado individualismo del italiano del siglo XV, siempre a la búsqueda no tanto de recursos [5], sino más bien de maneras de vivir personalizadas, fuera de las costumbres, de las ocasiones para mejorar la propia condición social y económica y emerger del anonimato.

En la carta ya citada, Pedro de Ayala cuenta que antes de llegar a la corte de Enrique VII, Juan Caboto había estado no sólo en Sevilla, sino también en Lisboa, para proponer al rey de Portugal su plan de exploración. Esta afirmación ha hecho pensar que entre los finales de 1494 y los del 1495 –período en el cual se pierde otra vez su rastro– él se hubiera trasladado a Lisboa en busca de apoyos, justo como había hecho algunos años antes Colón. Sin embargo, no tenemos ningún documento que pueda probarlo.

En cambio, sabemos con certeza que en las postrimerías del año siguiente ya se encontraba en Inglaterra, porque el 21 de enero de 1496 otro embajador español en la corte de Londres, Gonzalo de Puebla, un tanto preocupado, daba noticia a los Reyes Católicos de que había una persona que intentaba convencer a Enrique VII de proyectar una hazaña similar a la de Colón, y el 28 de marzo los soberanos le contestaban que estuviera en guardia, sospechando una intriga internacional tramada por el rey de Francia en perjuicio de la amistad anglo-española.

Hacia las Indias desde el noroeste

En abril de 1493 la triunfal acogida tributada a Colón a la vuelta de su primer viaje marcó el momento culminante de su gloria. Pero el convencimiento de haber llegado a los confines del Oriente –como él

[5] Como parece creer J. Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento*, Madrid, 1989, vol. I, pp. 77-81, que ha publicado otros documentos relativos a la estancia de Caboto en España.

sostenía– duró poco tiempo y la euforia del descubrimiento chocó enseguida contra la dura realidad del segundo viaje y las dificultades de la colonización.

Ya desde los primeros meses de 1494, después de que buena parte de aquellos entusiastas que habían partido con la gran flota del segundo viaje volvieran con Antonio de Torres apesadumbrados, empezaron a circular las primeras críticas a lo realizado y a las ideas de Colón. Alguien insinuó que las tierras que había descubierto no tenían nada que ver con Asia. La discusión sobre su identidad implicó a todos los hombres de cultura y un lógico racional escepticismo acabó por prevalecer. Desde este punto de vista, el prestigio de Colón empezó entonces a decaer.

Juan Caboto se econtraba en España cuando todo esto ocurría. Había asistido al triunfo de Colón y había escuchado su entusiasmado relato; luego oyó las críticas que se hacían a sus concepciones geográficas e intuyó que el genovés no podía haber llegado aún a Extremo Oriente.

De esta intuición nació su plan. Juan Caboto creía, como Colón, que más allá del océano existía Asia, sólo que consideraba que no estuviese donde Colón decía haberla encontrado. Así, proyectó irla a buscar a unos 20 grados más al norte.

En efecto, estando aquello que mostraban los mapas de la época en latitudes más septentrionales de aquellas por las cuales había navegado Colón, Asia se extendería hacia el este y Europa hacie el oeste, acercándose al máximo la una a la otra. Basándose en estas premisas cualquier ruta al norte del paralelo 30 grados norte hubiera conducido directamente al Catay –o sea, la China septentrional– como mucho rozando Cipango, pero sin correr el riesgo de encontrar un obstáculo de aquellas islas que los cartógrafos del siglo XV habían situado en latitudes más meridionales, y con las cuales los que no compartían las ideas de Colón (y probablemente también Caboto) tendían a identificar sus Indias. En aquellas latitudes la travesía del océano, aunque no pudiera contar con el continuo soplo de los alisios, tenía la ventaja de ser mucho más breve.

La dificultad de realización de una travesía de este tipo residía en la posibilidad de encontrar unos marineros dispuestos a navegar más allá que cualquiera en los insidiosos mares del norte. Juan Caboto encontró a estos marineros en Bristol.

El 5 de marzo de 1496, Enrique VII concedía para él y para sus tres hijos, Ludovico, Sebastián y Sancho, una carta patente, con la que acordaba para ellos una serie de permisos y privilegios. Entre los primeros, el de navegar bajo sus banderas con un número de barcos no superior a cinco y con sus respectivas tripulaciones, pero con los gastos a su cargo, hacia el norte, oeste y este; entre los segundos, el tomar posesión en su nombre de cualquier tierra que encontrasen, siempre que fuera hasta el momento desconocida para la Cristiandad.

En este primer intento por introducirse en el duelo entre España y Portugal para el dominio de las vías transatlánticas, Enrique VII actuó con gran cautela para no enemistarse con los soberanos ibéricos. Permitió así a Caboto el navegar bajo sus insignias en todas las direcciones, salvo hacia el sur, para no entrar en las aguas que España y Portugal se habían dividido programáticamente. El hecho de que permitiera la conquista de cualquier tierra que no estuviera todavía sujeta a la Cristiandad constituía sin embargo, en sí mismo, una primera y significativa interferencia en los acuerdos que los soberanos de estos dos países habían alcanzado para la repartición del océano. Pero, en realidad, puesto que en los mares del norte la presencia de las dos potencias ibéricas era muy modesta, ni la una ni la otra podían impedir a Inglaterra prolongar hacia el oeste las rutas de las que ella tenía ya entonces prácticamente el monopolio.

Y de hecho, los reyes de España y Portugal se limitaron a poner en guardia a sus propios embajadores y se prepararon a esperar los resultados del viaje, de cuyo proyecto habían sido preventiva y detalladamente puestos al corriente por sus solícitos informadores en la corte inglesa.

Esto dio a Enrique VII la posibilidad de consolidar su posición, como está demostrado por la patente concedida pocos años más tarde, en 1501, a un consorcio de comerciantes ingleses y de las islas Azores [6]

[6] En 1499, el azoriano João Fernandes llamado Lavrador había conseguido, por el rey de Portugal, el permiso de organizar viajes explorativos en el área que el Tratado de Tordesillas atribuía a aquel país. Había navegado hasta las costas de Groenlandia, que por él fue llamada *Labrador*, nombre que luego fue trasladado a la parte noroccidental del continente americano. A la vuelta de este viaje, probablemente decepcionado por las recompensas conseguidas en Portugal, se fue a Inglaterra, donde constituyó una sociedad con otros dos azorianos, Francisco Fernandes y João Gonçalves, y dos comerciantes in-

en la que se abolía la limitación hacia el sur. En efecto, en este documento el soberano concedía a sus súbditos el permiso para navegar en cualquier dirección.

En una posterior patente, en 1502, se eliminó también la cláusula que limitaba la toma de posesión de las tierras aún no conocidas por la Cristiandad, y el permiso de conquista se extendió a cualquier región, siempre que fuera «no poseída» oficialmente –o sea, ocupada en la práctica– por otros soberanos cristianos. De tal manera se instauró el principio del derecho de conquista de cualquier territorio extraeuropeo que no estuviera ocupado ya oficialmente, principio que luego estará en la base de la repartición colonial de los siglos siguientes.

Es importante observar que en la patente de 1496 el rey garantizaba a Juan Caboto y a sus hijos y herederos que nadie pondría el pie en las tierras por ellos descubiertas, por muy nobles que fueran, sin su permiso. Esto demuestra que también en estos aspectos Juan Caboto había atesorado la experiencia de Colón, intentando asegurarse, incluso, unas garantías más sólidas: no sólo la investidura de vasallo, según la tradición portuguesa, y, por consiguiente, el derecho hereditario a la posesión de los territorios conquistados; no sólo el título de gobernador, sino también la cláusula, en base a la cual la amplitud de las tierras descubiertas no constituyera –como por el contrario ya empezaba a ser para Colón– un obstáculo al disfrute de los beneficios concordados.

El primer viaje

Como ya hemos visto, la carta patente de Enrique VII permitía a Juan Caboto el armar hasta cinco barcos. Pero el 20 de mayo de 1497 salió de Bistol sólo uno y, además, más bien pequeño. En efecto, la *Mathew* –éste era su insólito nombre, quizás en honor a doña Mattea, la mujer de Juan– era una modesta embarcación de 50 toneladas, que podía contar con una tripulación de una veintena de hombres, incluido el comandante.

gleses, Thomas Ashnurst y John Thomas. Los resultados de los viajes organizados por este consorcio –al que se refiere la patente citada– todavía no están muy claros.

Los que consideran a Juan Caboto un mediocre y afortunado hombre corriente, harían bien en reflexionar sobre estas cifras: un barco de 50 toneladas y una tripulación de 20 hombres. ¿Cuántos de sus contemporáneos hubieran tenido el valor de afrontar en similares condiciones un viaje hacia lo desconocido? ¡La esperanza de conseguirlo tenía que ser verdaderamente grande! Aún más si se piensa que Juan Caboto y sus compañeros sabían perfectamente qué dificultades les esperaban. En efecto, ateniéndonos a lo que se lee en la carta de John Day —del cual tendremos ocasión de hablar dentro de poco— éstos ya habían intentado una vez aquel viaje, quizás en el verano anterior, y se habían visto obligados a volverse atrás por el mal tiempo y la falta de víveres.

Aquel 20 de mayo, probablemente a primeras horas de la mañana, la *Mathew* empezó a descender desde Bristol a lo largo del Avon, alcanzó la amplia desembocadura del río, viró la proa al norte, y doblado el Fastnet y Cape Clear se dirigió hacia la latitud de Dursey Head: 51 grados 33 minutos norte. Desde aquí, Juan Caboto empezó su travesía atlántica.

También bajo el aspecto de la elección de la ruta, el proyecto de Caboto se nutrió de la experiencia de Colón utilizando la misma técnica que el Almirante había utilizado en el primer viaje. De hecho, también Caboto, desde Dursey Head se limitó a navegar en latitud, intentando mantenerse en el mismo paralelo, según la praxis de la navegación mediterránea de altura. Y después de 35 días avistó tierra.

La reconstrucción más creíble del primer viaje de Juan Caboto se debe a Samuel Eliot Morison [7]. Ésta utiliza ampliamente los datos proporcionados por la carta de John Day a Colón, un documento de fundamental importancia cuyo hallazgo en 1956 en el archivo de Simancas, ha permitido arrojar luz sobre los acontecimientos del viaje [8].

John Day era un comerciante inglés residente en Sanlúcar de Barrameda, que mantenía constantes relaciones de negocios con su patria de origen. Cuando Juan Caboto, al término de este viaje, volvió a In-

[7] *Cfr.* S.E. Morison, *The European Discovery of America. I. The Northern Voyages*, Nueva York, 1971, pp. 157-209.

[8] La carta de John Day ha sido recientemente publicada también en *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, *op. cit.*, pp. 267-269. Ésta resulta dirigida al «Señor Almirante Mayor» que la mayor parte de los estudiosos identifica con Colón.

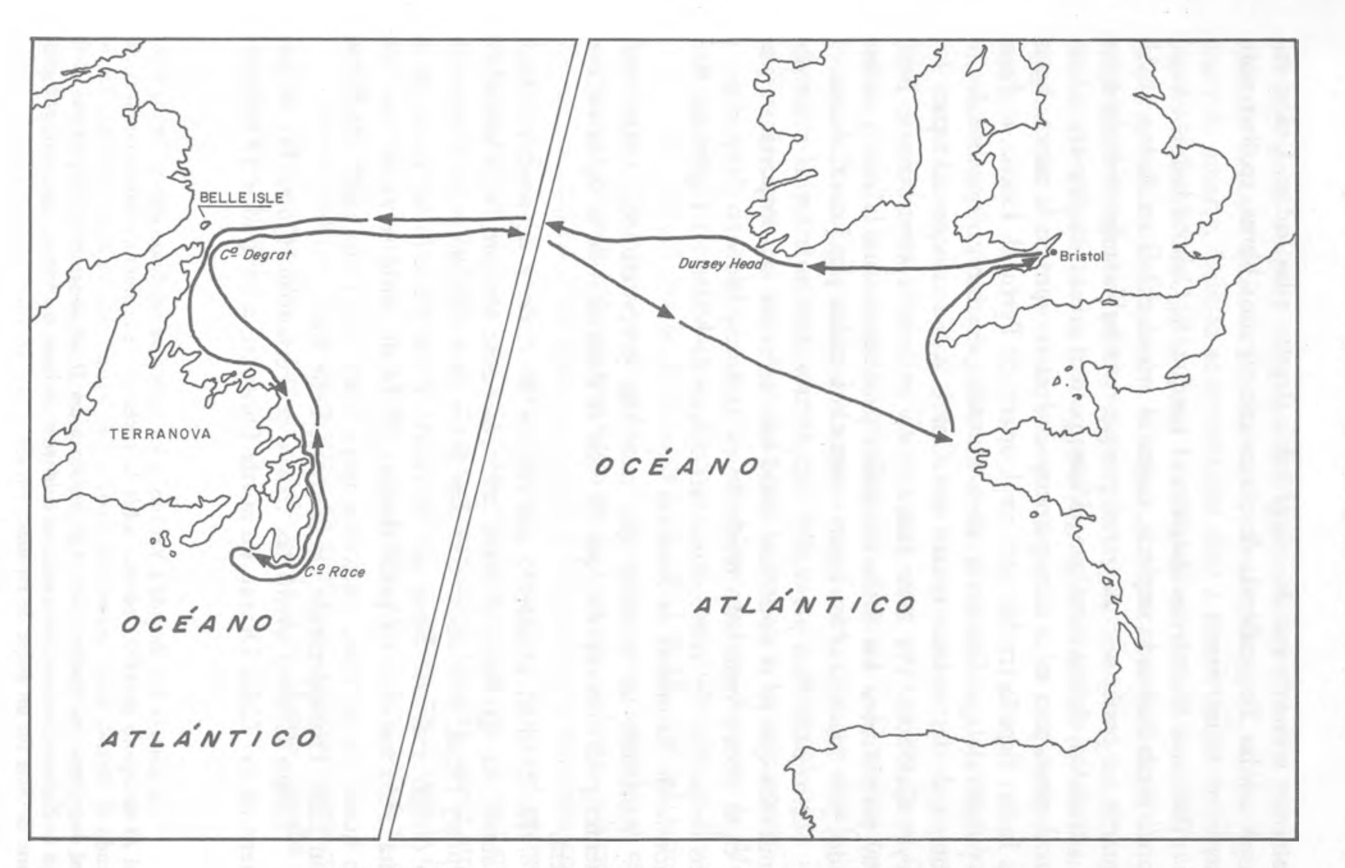


Ilustración 19. El primer viaje de Juan Caboto, según S.E. Morison.

glaterra y corrió la voz de que él había llegado a las Indias, Colón encargó a John Day, además de procurarle algunos libros, recabar noticias sobre aquel viaje.

Podemos fácilmente imaginar el porqué. Si Caboto hubiera llegado de verdad adonde se decía, o sea al «reino del Gran Khan» el Almirante no podía sino alegrarse, porque esto hubiera desmentido a los que dudaban de sus ideas geográficas; pero al mismo tiempo tenía buenas razones para estar muy preocupado, puesto que en la carrera hacia las Indias España tendría otro rival, aparte de Portugal. Existía, incluso, el peligro de que Caboto hubiera tomado posesión en nombre de Inglaterra de las mismas tierras que Colón había conquistado para los Reyes Católicos. Por estas razones, en su solícita contestación, John Day proporciona los datos esenciales para reconstruir la ruta y, sobre todo, para identificar los lugares vistos o tocados por Juan Caboto.

Estos datos han permitido completar y confirmar los de otros documentos que ya se conocían, entre los cuales los más importantes son la carta de un veneciano residente en Londres, Lorenzo Pasqualigo, y dos despachos del corresponsal del duque de Milán en Inglaterra, Raimondo de Raimondi da Soncino [9].

Aunando las noticias que nos han proporcionado todas estas fuentes podemos suponer que el viaje se desarrolló de la siguiente manera.

En 25 días, utilizando los vientos de norte y de nordeste, Juan Caboto, navegó hacia el oeste, manteniéndose siempre en la latitud de Dursey Head; sólo dos o tres días antes de avistar tierra, una borrasca lo obligó a dejarse llevar por el viento y eso lo alejó un poco de la ruta. Pero fue cosa de poco tiempo. El 24 de junio se avistó una isla en honor de su santo protector, cuya fiesta caía justo aquel día llamó San Juan. Probablemente era la actual Belle Isle.

Luego Caboto avistó las costas de Terranova. Quizá fue el primero en ver Cabo Dégrat, en la isla Quirpon, a 55 grados 37 minutos

[9] La primera está dirigida a Venecia, a los hermanos del Pasqualigo y lleva la fecha del 23 de agosto de 1497. Informa sobre la vuelta de «este nuestro veneciano» que, saliendo de Bristol, había encontrado tierra a 700 leguas, «que es tierra del Gran Khan». Los despachos del Soncino, del 24 de agosto y del 18 de diciembre de aquel año, definen a «Zoanne Caboto» como a un veneciano «muy buen marinero», que conquistó «una parte de Asia sin un golpe de espada».

norte, y poco después cabo Bauld. Aquí posiblemente él y sus compañeros bajaron a tierra. Como ha observado Morison, si éste fue el lugar de amarre, Caboto se encontraba sólo a pocas millas de distancia en línea de aire de la Anse aux Meadows, donde casi 500 años antes se habían asentado los vikingos, y a pocas millas de distancia también del lugar del primer amarre de Jacques Cartier. Una circunstancia que además no es casual, pues se explica teniendo en cuenta el juego de las corrientes y de los vientos junto a las costas de Terranova.

La toma de posesión ocurrió con las formalidades de costumbre: fue plantada una cruz y se levantó la bandera del rey de Inglaterra. Pero aparte de esta, Giovanni Caboto quiso que en la nueva tierra flamease también la de su patria de adopción, Venecia [10]. Se realizó también una breve exploración de la zona: recorriendo un lugar donde habían quedado restos de hogueras que habían sido encendidas por los indios. Encontraron unas manufacturas de madera y las recogieron.

Después de haberse ocupado del abastecimiento de agua, la *Mathew* volvió a hacerse a la mar. Costeando el litorial oriental de Terranova, pero sin adentrarse demasiado en sus ensenadas, bajó en latitud hasta tocar cabo Pine, a 46 grados 37 minutos norte. Llegados a este punto, posiblemente la constatación de la falta de cualquier solución de continuidad en la no obstante desigual línea de costa recorrida convenció a Caboto sobre el hecho de que se encontraba en el margen del continente asiático. Seguir en su exploración con los escasos medios de los que disponía hubiera sido imprudente. Decidió volver atrás, y para empezar la travesía del océano desde el punto en el cual la había terminado alcanzó otra vez cabo Dègrat. Desde aquí tomó el camino del este.

Favorecido por el viento, el viaje de vuelta fue sorprendentemente breve: sólo quince días, y el 6 de agosto de 1497 la *Mathew* entraba en el puerto de Bristol.

[10] Así afirma el veneciano Lorenzo Pasqualigo en la carta citada, mientras John Day —que evidentemente no conocía muy bien las cosas de Italia— habla de una bandera «con las armas del Padre Santo», o sea del papa.

El planisferio de Sebastián Caboto

Esta reconstrucción del viaje se basa en los documentos que hemos citado. Pero existen otros que, al menos aparentemente, parecen estar en desacuerdo con éstos y cuya interpretación ha dado lugar en el pasado a largas y encendidas controversias. El más discutido y el que se puede considerar el principal responsable de la confusión surgida alrededor des la hazañas de Juan Caboto, e incluso de muchas equivocaciones relativas a su hijo Sebastián, es un gran planisferio impreso en 1544, del que hoy se guarda una sola copia en la Biblioteca Nacional de París.

Se trata de un gran mapa, en proyección oval y ricamente decorado según el estilo de los cartógrafos de Dieppe, realizado, según lo que aparece escrito en una de sus leyendas, por «Sebastián Caboto, capitán y piloto mayor de la Sagrada Cesarea Catolica Magestad del Imperador don Carlos quinto deste nombre».

La importancia de este planisferio reside en el hecho de que éste recuerda el lugar y la fecha del primer anclaje de Juan Caboto, aunque, como ya se ha averiguado hoy, de una manera discutible. En efecto, en relación al cabo Bretón, está escrito «primera tierra vista»; mientras otra de las 22 leyendas que se encuentran al margen del planisferio explica: «Esta tierra fue descubierta por Joan Caboto Veneciano y sebastián Caboto su hijo año MCCCCXCIIII a veinte y quatro de Junio po la mañana».

Un primer error está en el año MCCCCXCIIII, que, sin embargo, es simplemente un error de imprenta por MCCCCXCVII. Si corregimos este número, podemos decir que el planisferio registra de una manera más precisa que cualquier otra fuente la fecha de llegada a América de Juan Caboto: el 24 de junio de1497, a las cinco de la mañana.

Hay, sin embargo, otros detalles más difíciles de explicar. Como la identificación de la «primera tierra vista» con el cabo Bretón, que está en oposición con lo que sabemos por la carta de John Day y por el sentido común [11], porque proviniendo del este y navegando en latitud, Juan Caboto no hubiera podido avistar primero aquel promontorio. Además, que Sebastián asocie su nombre al de su padre en el des-

[11] A este propósito lo que escribe S.E.·Morison, *op. cit.*, pp. 170-177.

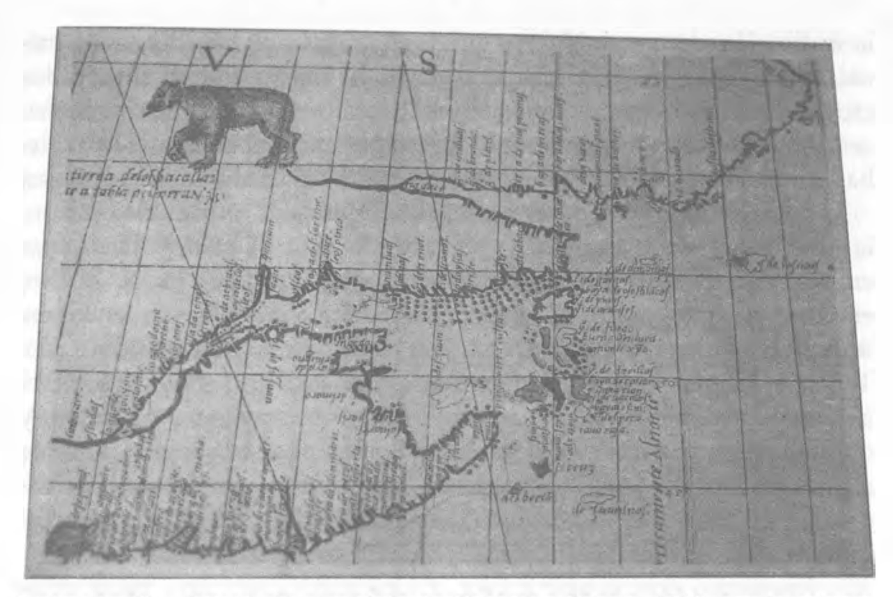


Ilustración 20. Detalle del planisferio de Sebastián Caboto, 1544, con la *primera tierra vista.*

cubrimiento ha parecido poco honesto a muchos historiadores, que consideran que él no había participado en el viaje [12].

En 1544, el año en el cual fue realizado el planisferio, Sebastián Caboto era piloto mayor de España. Tenía por eso a su disposición los más perfeccionados y actualizados modelos cartográficos de este país. En cambio el planisferio resulta basado en mapas portugueses y de los cartógrafos de Dieppe; especialmente, para la región que nos interesa, en el mapa de Nicolas Desliens de 1541. ¿Por qué todo esto?

Cuando hablemos de Sebastián Caboto, intentaremos aclarar su compleja personalidad. Pero ya desde ahora tenemos que hacer referencia a ella para intentar dar una explicación a estas preguntas.

Sebastián heredó de su padre, además del interés por las Indias, también un destacado sentido para los negocios. Resulta de unos documentos que se conservan en el Archivo de las Indias de Sevilla que el 11 de marzo de 1541 había firmado un contrato con dos impresores –Lázaro Cromberg de Sevilla y Gabriel Witzel de Norimberga– para

[12] Pero sobre este argumento tendremos que volver; *cfr.*, p. 174.

la realización de un planisferio que tenía que ser publicado en Alemania y que es, sin ninguna duda, el de París. Los personajes implicados en este negocio y las modalidades de la realización del planisferio hacen pensar que se tratara de una operación editorial que interesó a Sebastián Caboto sólo en parte, aunque reportándole discretas ganancias.

Es evidente que con sus numerosas leyendas y su rica decoración, la obra no estaba destinada a especialistas, sino al gran público, que entonces seguía con interés el desarrollo de las exploraciones. En fin, era un producto exquisito y esencialmente comercial, que intentaba responder al gusto y a las expectativas de quien lo hubiera adquirido. Tenemos buenos motivos para pensar que Sebastián Caboto se limitara a dar directrices —además de su propio nombre— para su realización, y que la ejecución práctica del diseño y las leyendas hayan sido obra de alguien encargado por él. Esto parece confirmado por el escaso cuidado con el que están diseñadas ciertas partes del planisferio y por el carácter didáctico de las propias leyendas.

Por lo que concierne a la identificación de la «primera tierra vista» con el cabo Bretón, se debe ante todo observar que en 1544 habían transcurrido más de 40 años desde el primer viaje de Giovanni Caboto. Los descubrimientos de los Cortereal y los, más recientes, de Jacques Cartier [13] habían dibujado una imagen bastante exacta de Norteamérica, una imagen muy distinta de la utópica e incierta, que se basaba todavía en concepciones medievales, del navegante italiano. A tantos años de distancia de los acontecimientos, probablemente Sebastián recordaba sólo que su padre estaba convencido de haber desembarcado en tierra firme, y no en una isla.

Si admitimos esta hipótesis, y tenemos en cuenta el hecho que según los cartógrafos de Dieppe, que estaban muy al día, Terranova no era ni tierra firme —como se había imaginado Juan Caboto— ni una

[13] Fueron sobre todo los viajes de Gaspar y Miguel Cortereal, entre 1499 y 1503, dirigidos también éstos hacia las costas de Terranova, los que encontrando más directa y rápidamente comprobación en la cartografía portuguesa entonces dominante, borraron de los mapas cualquier rastro de la toponimia que Caboto había impuesto. Terranova fue llamada *Tierra Verde* por Gaspar Cortereal, pero a partir del mapa Cantino de 1502 tomó el nombre de *Tierra del Rey de Portugal*, que servía para distinguirla de las colombinas *Antillas del rey de Castilla*. Tres décadas más tarde los viajes de Jacques Cartier (1534-1541), abrieron definitivamente el camino a la penetración francesa en Canadá e impusieron una nueva y más detallada toponimia a la región.

gran isla —que en realidad lo es— sino más bien un complicado, fragosísimo archipiélago, podemos pensar que él excluyera que su padre hubiera podido amarrar en aquella zona. Por otra parte, sin embargo, Sebastián sabía también que el lugar donde su padre había bajado a tierra no podía ser ni la Groenlandia, ni el Labrador.

Probablemente él se basó en estas premisas para identificar la «primera tierra vista» de Juan Caboto con el promontorio de cabo Bretón, la única parte del continente norteamericano que podía tener alguna semejanza con lo que él había descubierto. El hecho de que cabo Bretón se encuentre en realidad en una latitud más baja de la que había sido determinada por Juan Caboto no constituía un obstáculo para una identificación similar, porque Sebastián podía razonablemente suponer que la medición de la latitud efectuada por su padre, con medios mucho más rudimentarios que los de su tiempo, hubiera dado resultados sólo aproximativos.

A la luz de estas consideraciones podemos aceptar la fecha del 24 de junio de 1497 para el avistamiento de Belle Isle y de Terranova por parte de Juan Caboto, y suponer que el desembarco ocurriera en el litoral meridional de la isla, en cabo Bauld o en sus inmediaciones.

De cualquier forma, después de cinco siglos la hazaña de Juan Caboto volvía a abrir la ruta transatlántica de los vikingos. Durante cinco siglos había estado olvidada, pero ahora los tiempos habían madurado para poder convertirse en una nueva e importante vía de comunicación para que también la América septentrional pudiera ser definitivamente descubierta.

En los años siguientes mientras los exploradores intentaban prolongar aquella vía en la búsqueda de un paso noroeste, los pescadores de las costas noroccidentales de Europa empezaron a frecuentarla con una asiduidad cada vez mayor, para alcanzar los ricos bancos de Terranova, aquellos bancos que todavía hoy constituyen una de las principales áreas de pesca del mundo.

El trágico segundo viaje

De la misma forma que Colón, también Juan Caboto tuvo su triunfo. No había traído consigo indios con plumas y loros de vivos colores, pero sus compañeros podían testificar que habían tomado po-

sesión en nombre del rey de Inglaterra de una tierra firme –en realidad, como se ha visto, una isla– más allá del océano. Y en aquella latitud, más allá del océano, según las concepciones geográficas de la época no podía estar otra cosa sino Asia. Más bien, ateniéndose a aquellas concepciones Juan Caboto se había acercado mucho más que Colón a la meta del Oriente, porque Colón, en la mejor de las hipótesis había tocado el Mangi –o sea, la China meridional– mientras que Caboto estaba convencido de haber llegado al Catay, el corazón del reino del Gran Khan.

Empezó a hacerse llamar Almirante, como Colón; prometió tierras y títulos a quien le había seguido. A dos de sus compañeros les donó unas islas.

Enrique VII, por su parte, estaba muy satisfecho. Declaró que iba a proporcionar a Caboto muchos barcos –10 ó 20, según las fuentes– para que realizase otro viaje, y que si no era suficiente con los voluntarios enrolaría forzosos.

Pero los acontecimientos políticos de la segunda mitad de 1497 frenaron los entisiasmos. No sólo la general situación internacional imponía a Enrique VII una atenta prudencia, sino que él se encontró a pesar suyo inmerso en una guerra contra Escocia, que apoyaba al pretendiente Perkin Warbeek. Únicamente en noviembre volvió a Londres y sólo el 5 de diciembre se firmó la paz. Por eso, Juan Caboto tuvo que esperar al nuevo año para la aprobación de su proyecto de viaje. La correspondiente patente le fue concedida el 3 de febrero de 1498.

Así, consiguió el permiso para armar a su costa en cualquier puerto inglés seis barcos de, como máximo, 200 toneladas cada uno, y de embarcar a cualquiera que quisiera seguirlo. Y se preparó para una nueva expedición.

Desgraciadamente sobre este segundo viaje sabemos muy poco. Sin duda, éste se inició, porque el 25 de junio de 1498 Pedro de Ayala escribía a los Reyes Católicos que «otro genovés como Colón» había salido hacia occidente con cinco barcos y con provisiones para un año. Añadía que uno de los barcos se había detenido en Irlanda, mientras que los otros habían seguido adelante, y que en Bristol se esperaba que volviesen para septiembre. Pero después de aquella fecha se pierden completamente los rastos de Juan Caboto.

La hipótesis más probable es que él habría naufragado en las pérfidas aguas del Atlántico septentrional, como pocos años después les

ocurriera a los valientes hermanos Cortereal. Un detalle parece confirmarlo: la última pensión de Juan Caboto se le pagó a la mujer en el plazo de los 12 meses siguientes a la fiesta de san Miguel de 1498. Sin embargo, no podemos excluir totalmente que hubiera podido volver y que muriera en Inglaterra poco después de la conclusión del viaje.

Por cuanto respecta a los fines del viaje y a su desarrollo, careciendo de una precisa documentación, sólo se pueden barajar hipótesis. En la carta del 18 de diciembre de 1497, a la cual ya hemos tenido oportunidad de referirnos, Raimondo Raimondi da Soncino contaba que Caboto se había propuesto navegar a lo largo de la costa «más hacia el levante», hasta alcanzar y descubrir la isla de Cipango «situada en la región equinoccial, donde nacen todas las especias del mundo y también las joyas».

La ubicación de Cipango –o sea el Japón– en la región ecuatorial, contrasta decididamente con las que eran las concepciones geográficas de la época, según las cuales Cipango se encontraba al norte de los 8 grados norte. Pero es probable que Soncino no hubiera captado bien las intenciones de Caboto y confundiera Cipango con Taprobana, la isla rica en gemas y especias a la cual algún año después también se proponía llegar Américo Vespucio.

Por otra parte, la alusión a las especias y a las gemas hace pensar que Caboto –que seguramente estaba convencido de haber alcanzado en el anterior viaje las costas de Asia oriental– quisiera una vez más aventajar a Colón en rapidez, bajando en latitud a lo largo de las costas norteamericanas hasta encontrar el paso a las Indias, o sea la embocadura oriental del océano Índico.

Ni siquiera podemos descartar que estuviera al corriente –o hubiera tenido alguna información indirecta– de la correspondencia mantenida entre abril de 1494 y agosto de 1495 entre los Reyes Católicos y el cosmógrafo catalán Jaime Ferrer. Éste, apoyando las ideas de Colón, sostenía que era necesario navegar más al sur de lo que hasta entonces se había hecho si se quería llegar a los lugares originarios de las piedras preciosas y de las especias, reafirmando que éstas nacían donde la fuerza de los rayos del sol era mayor, o sea justo en la región ecuatorial.

Con la incertidumbre de las fuentes, las hipótesis de los comentaristas han sido muchísimas. Algunos de ellos han avanzado la hipótesis de que Juan Caboto hubiera llegado a las costas de Terrano-

va, pero más al sur de donde había desembarcado en el primer viaje; después del cual habría naufragado. Esta hipótesis se basa en dos elementos.

El primero lo proporciona el mapa de Juan de La Cosa, el célebre planisferio del que tendremos que volver a hablar. En la porción noroccidental de este mapa hay una línea de costa ininterrumpida, que avanzando hacia el norte se dobla desde el oeste hacia el este. No hay duda de que esta conformación refleja simplemente lo que Juan de La Cosa suponía que estuviese al norte de las tierras descubiertas por Colón. Pero la extraña dirección oeste-este que la costa asume en el límite septentrional de este margen de tierra, y sobre todo la presencia de una serie de topónimos, al menos en parte no españoles, además de que, todavía más al oeste, dos banderitas inglesas entre las cuales se encuentra la inscripción: «mar descubierto por ingleses», hacen pensar que este margen del dibujo recuerda, también de una forma inexacta, una o más expediciones, una de las cuales seguramente inglesa. Los topónimos al este de las banderitas tendrían así que situarse en relación con el primer viaje de Juan Caboto, mientras que el trozo de costa delimitado por las banderita representaría la porción de las costas norteamericanas descubiertas en el segundo viaje, de las cuales se habría tenido noticia a través del relato de alguien que hubiera sobrevidido al naufragio.

El segundo elemento es todavía más sugerente. Esto parecería confirmar que en este viaje, Juan Caboto hizo al menos una escala en la parte meridional de Terranova. El 19 de octubre de 1501, el embajador veneciano en Lisboa, Pietro Pasqualigo, escribía una carta a su hermano, dando noticia entre otras cosas de la vuelta de dos de las carabelas que habían salido en mayo del mismo año con Gaspar Cortereal. Algunos de los marineros –dice Pasqualigo en la carta– habían encontrado en el lugar de su amarre ultraoceánico «un trozo de espada roto que parece hecha en Italia» y había visto un chico indio que llevaba en las orejas dos platillos de plata que parecían hechos en Venecia.

Hay que hacer notar que Pasqualigo no alude sino mínimamente a los viajes de Caboto, de los cuales quizá no sabía o no recordaba nada, y que por tanto no puede haberse inventado este relato para refrescar su memoria. Más bien, para explicar estos extraños hallazgos, suponía que ellos habían llegado donde los portugueses los habían encontrado no desde el este, sino desde el oeste, a través de las largas

vías comerciales de Asia, deduciendo así que la tierra tocada por Gaspar Cortereal tenía que formar una sola superficie con la tierra firme de Asia.

Sea como fuere, a partir de entonces, de Juan Caboto ya no se supo nada. Los viajes de los hermanos Cortereal y de Jacques Cartier borraron completàmente de la cartografía el rasto de los de Caboto. Pero, aunque confiada durante siglos sólo a documentos poco exactos, su memoria se ha conservado, a pesar de todo, hasta que la carta de John Day no llegó para renovarla. Desde luego, su figura permanece como muy misteriosa, y aparte de aquellos escasos elementos que han permitido reconstruir o aventurar los hechos, un juicio sobre Juan Caboto resulta imposible.

Su proyecto tenía unas motivaciones económicas, comerciales. Su formación como comerciante, los años transcurridos en Venecia y los contactos con el Medio Oriente constituyeron las premisas esenciales de un proyecto que maduró muy probablemente, como el de Colón, sólo en la península Ibérica. La idea clave fue la de una vía hacia los países desde los cuales provenían las mercancías más preciadas de su época, más corta que la de los portugueses y también que la de Colón.

Colón fue su modelo y con Colón Juan Caboto guarda muchos puntos en común. Como él, pertenece a una generación de pioneros del Nuevo Mundo y de la navegación transoceánica, capaces de proyectar y de emprender expediciones con medios limitados, sin el soporte de una eficaz organización, con mucha improvisación, pero también con una excepcional tenacidad y mucho valor. Como Colón, Juan Caboto no se dio cuenta probablemente de que no había llegado a Asia y, tal vez por eso, ni siquiera de la aportación que sus viajes habrían proporcionado a la historia del conocimiento del mundo.

vías comerciales de Asia, deduciendo así que la tierra hallada por Caboto era una que formaba una sola superficie con la tierra firme de Asia.

Sea como fuere, a partir de entonces, de Juan Caboto ya no se supo nada: bajo el ala de los hermanos Corte-Real y de Jacques Cartier se borró completamente de la memoria el rastro de los de Caboto. Pero, aunque confiada durante siglos sólo a documentos poco exactos, su memoria se ha conservado, a pesar de todo, hasta que la carta de John Day no llegó para renovarla. Desde luego, su figura permanece como muy misteriosa, y aparte de aquellos escasos elementos que han permitido reconstruir o reconocer los hechos, un juicio sobre Juan Caboto resulta imposible.

Su proyecto contiene motivaciones económicas y mercantiles. Su formación como comerciante, los años transcurridos en Venecia y los contactos con el Medio Oriente constituyeron las premisas esenciales de su proyecto, que maduró muy probablemente, como el de Colón, sobre la península ibérica. La idea clave fue la de una vía hacia los países desde los cuales provenían las mercancías preciadas de su época más corta que la de los portugueses y también que la de Colón.

Colón fue su modelo, y con Colón Juan Caboto guarda muchos puntos en común. Conviene ponerlo a una generación de pioneros del Nuevo Mundo y de la navegación transoceánica capaces de proyectar y de emprender empresas arriesgadas, a menudo fracasados en el intento de una eficaz organización, con mucha imaginación, pero también con una excepcional tenacidad y mucho valor. Como Colón, Juan Caboto no se dio cuenta probablemente de que no había llegado a Asia y, tal vez, por esto no intuyó la revolución que su viaje hubiera representado en la historia del conocimiento del mundo.

VI

AMÉRICO VESPUCIO: UN NOMBRE PARA EL NUEVO MUNDO

El origen del nombre América

> Aunque él fuera un embustero, realizó tres largos viajes transoceánicos, hizo los informes correspondientes, escribiendo de manera agradable, y, así, supo jugar tan hábilmente sus cartas como para ser admitido luego en el reino de los hombres inmortales.

Con este cáustico y lapidario comentario, uno de los mayores americanistas de nuestra época, Samuel Eliot Morison, terminaba hace tan sólo unos años su retrato de Américo Vespucio, el hombre que dio su nombre al Nuevo Mundo [1]. Puede extrañar el hecho de que el comentario de Morison no es uno de los peores que se hayan formulado sobre el navegante florentino. A lo largo de más de un siglo de muy arduos estudios y polémicas, ha sido acusado a menudo violentamente, de haberse apropiado injustamente de los méritos y de la gloria de Colón, él, que —según la definición de Clement Markhan— no hubiera sido otra cosa sino un *beef contractor*, un vendedor de carne.

Verdaderamente, igual de vehementes y agresivos se han mostrado a menudo sus defensores, sobre todo con ocasión de las celebraciones del IV Centenario del descubrimiento de América, contraponiendo sus viajes a los, indudablemente más determinantes, de Colón.

Sin embargo, en el último siglo, las posiciones de los defensores y de los detractores de Vespucio se han suavizado y acercado progresi-

[1] *Cfr.* S.E. Morison, *The European Discovery of America. II. The Southern Voyages*, Nueva York, 1974, p. 297.

vamente. Pero, todavía hoy, él da motivos para la discusión, sobre todo por lo que concierne a las verdaderas dimensiones de su experiencia viajera.

La historia tiene siempre una lógica interna, aunque a primera vista no se pueda percibir. Y la historia de cómo el Nuevo Mundo tomó el nombre del controvertido navegante florentino es más lógica de lo que pueda parecer.

El 25 de abril de 1507, en Saint-Dié, una pequeña ciudad de la Lorena a los pies de los Vosgos, se publicaba un libro destinado a provocar una auténtica revolución en la historia de la geografía. Se titulaba *Cosmographiae Introductio*, como muchos otros que habían sido difundidos por la prensa a partir del 1475 y que reproducían, con mínimas variaciones, la *Geografía* de Tolomeo.

Pero la *Cosmographiae Introductio* de Saint-Dié era algo más. Sus creadores, un grupo de eruditos que se interesaban mucho por la geografía, se propusieron realizar una obra innovadora respecto a la tolomeica. Éstos se habían dado cuenta de que las concepciones del geógrafo alejandrino –que hasta aquel momento gozaban de un enorme éxito en los ambientes cultos– estaban ya en contradición con la imagen del mundo, todavía tan imperfecta, que resultaba de los grandes descubrimientos de finales del siglo xv.

Sabían bien que había sido Colón el primero en atravesar el océano en longitud y en encontrar más allá de éste nuevas tierras. Pero ya no podían aceptar la imagen del mundo que Colón había elaborado después de los descubrimientos.

Los viajes al Nuevo Mundo, que se sucedieron desde 1492 hasta el comienzo del siglo siguiente, habían demostrado que la Asia a la cual el Almirante creyó haber llegado en sus primeros dos viajes no era la única tierra que se podía alcanzar navegando desde el este hacia el oeste en el Atlántico. Al sur de las «Antillas del rey de Castilla» –como se denominaban a las islas descubiertas por él– o de Cuba (considerada una avanzadilla de Asia), las exploraciones de los primeros años del siglo xvi habían demostrado la existencia de una gran tierra firme. Pero los eruditos de Saint-Dié no sabían que Colón también había sido el primero en alcanzar esta tierra firme, puesto que la relación de su tercer viaje, durante el cual realizó este segundo gran descubrimiento, había tenido una difusión muy limitada y sólo en el *Libretto de tucta la*

COSMOGRAPHIAE
INTRODVCTIO
CVM QVIBVS
DAM GEOME
TRIAE
AC
ASTRONO
MIAE PRINCIPIIS AD
EAM REM NECESSARIIS

Insuper quattuor Americi
Vespucij nauigationes.

Vrbs Deodate tuo clarescens nomine præsul
Qua Vogesi montis sunt iuga pressit opus

Pressit/& ipsa eadē Christo monimēta fauēte
Tempore venturo cætera multa premet.



Finitū.iiij. kł. Septē
bris Anno supra ses
quimillesimū.vij.

Ilustración 21. Portada de la *Cosmographiae Introductio*, St. Dié, 1507.

navigatione del re de Spagna, impreso en Valencia en 1504, fue publicado un breve informe.

En cambio, había llegado hasta sus manos una copia de una carta impresa en 1505 ó 1506 en Florencia, atribuida a Américo Vespucio y dirigida al Gonfaloniero de la República Piero Soderini, en la que el navegante italiano contaba el haber hecho sus buenos cuatro viajes a las costas del Nuevo Mundo, el primero de los cuales en 1497 (o sea, un año antes de la llegada de Colón a la Tierra de Paria).

Creyendo por esto, de buena fe, que Américo Vespucio había sido el primero en descubrir el continente inesperado, aquel *Mundus Novus* que otro escrito a él atribuido había dado a conocer en toda Europa, pensaron que aquella carta —en la cual la descripción de América estaba perfectamente en sintonía con el gusto de la época—, hubiera completado dignamente la *Geografía* tolomeica. Así pues, unieron aquella carta al texto de Ptolomeo.

Para amalgamar mejor las dos partes, uno de ellos, Martin Waldseemüller, un joven cartógrafo destinado a ser famoso le añadió por aquí y por allá algún comentario. De éstos, el más conocido afirma:

> Puesto que estas partes del mundo, o sea Europa, Asia y África de las que hablaba Ptolomeo fueron exploradas ampliamente, y ahora una cuarta parte ha sido encontrada por Américo Vespucio (como luego veremos), no encuentro motivo para que no deba ser llamada por su descubridor América, o sea tierra de Américo, hombre de gran ingenio, como Europa y Asia han sacado sus nombres de los de Mujeres.

Para ilustrar mejor la *Cosmographia,* Martin Waldseemüller elaboró también un gran mapa que tituló *Universalis Cosmographia secundun Ptholomei traditionem et Americi Vespucii aliorumque lustrationem.* Lo puso en un elegante marco adornado con figuras según la tradición de los planisferios tolomeicos, y le añadió en la parte superior, contrapuestos el uno al otro, los retratos de Tolomeo, encima del dibujo del Viejo Mundo, y de Américo Vespucio, encima del Nuevo. Este último ocupaba la parte izquierda del planisferio, más allá del océano, y tenía la forma de una masa de tierras larga y estrecha, con la cúspide del Brasil bien delineada en su parte meridional más amplia. El Nuevo Mundo estaba netamente separado de Asia, que, con Europa y África, volvía a proponer sustancialmente el modelo del planisferio de Enrique Martellay que se guarda en la Yale University.

La imagen del Nuevo Mundo del Waldseemüller era en realidad muy tosca, mucho más inexacta de la de muchos otros mapas elaborados en España y en Portugal en los años anteriores. Pero junto a la *Cosmographie Introductio* se difundió fácilmente en los ambientes cultos de toda Europa. Y unido a ella se difundió el nombre *América*, que el Waldseemüller había puesto, bien visible, en la parte más meridional del continente suramericano, allí donde sabía que Américo Vespucio había llegado.

Así, este nombre entró en la historia. Por una curiosa broma del destino, la propuesta de un, todavía desconocido, joven cartógrafo de una pequeña ciudad de los Vosgos, tan distante de los lugares donde el descubrimiento de América había sido proyectado y preparado, borró del mapa geográfico los méritos y los derechos de Colón.

Además, en abril de 1507, el Almirante de las Indias se había muerto desde hacía casi un año e incluso en España su nombre había sido olvidado. Por el contrario, Américo Vespucio era un astro naciente. Se había convertido desde hacía poco en un ciudadano español y trabajaba intensamente en la organización de los viajes a las Indias. Con mucha probabilidad él no desempeñó ningún papel en aquella extraña broma del destino, sino el que le tocaba por ser en aquel momento el más cualificado representante de un ramillete de hombres excepcionales, que habían tenido el valor de enfrentarse, en la línea de Colón, a peligros y aventuras de todo tipo.

Pero, mirándolo bien, la atribución de su nombre al Nuevo Mundo es menos injusta de lo que pueda parecer a primera vista. Mientras tanto fue sólo por casualidad por lo que aquel nombre, con el que Waldseemüller había indicado sólo la parte meridional de Sudamérica, se extendiera a todo el continente. Pero luego, como veremos, Américo Vespucio recorrió las costas del Nuevo Mundo durante un larguísimo tramo, y había sido de los primeros en intuir que se hallaba no frente a Asia, como pensaba Colón, sino en una tierra firme distinta y hasta aquel momento desconocida. Esta conciencia fue su verdadero y revolucionario descubrimiento.

La «cuestión vespuciana»

En los retratos de fantasía elaborados en el siglo XVI, a Américo Vespucio se le representa siempre como un hombre de mediana edad,

serio y pensativo, con la mano en el cuadrante o el astrolabio, la carta náutica o el compás, tan sereno en un barco, como en la tempestuosa mar o en la mesa de trabajo, con la mirada dirigida al cielo, en una postura que quiere evidentemente simbolizar sus intereses astronómicos y cosmográficos.

Pero existe otro Américo Vespucio, aquel que podremos definir desde la leyenda, que luego se ha convertido en tradición y polémica, antagonista de Colón y autor de escritos en los que se exalta a sí mismo exageradamente, desprecia a los navegantes contemporáneos a él y, sobre todo, se atribuye descubrimientos que no le competen. Este Américo Vespucio, usurpador de los méritos de Colón, tiene una larga historia y su imagen está aún fuertemente enraizada en la fantasía popular. Ésta nace del hecho de que la fama del navegante florentino ha quedado ligada durante siglos a dos obras en prensa publicadas bajo su nombre en los primeros años del siglo XVI: el *Mundus Novus* y la *Carta a Soderini*.

El primero es esencialmente la relación de un viaje al Nuevo Mundo llevado a cabo por Vespucio en 1501-1502. Fue impreso bajo forma de carta en latín dirigida a Lorenzo de Pier Francesco de' Medici en, al menos, una docena de ediciones en los primeros años del siglo XVI, y en más de una cincuentena antes del 1550.

La traducción latina –que en el *Mundus Novus* se dice que estaba hecha por un vagamente identificado *Jucundus Interpres*–, fue atribuida inicialmente a Bartolomeo de Juliano del Giocondo, personaje históricamente conocido, que había vivido en Lisboa en los años en los que fue redactada la obra, y luego al arquitecto y humanista Juan de Verona, llamado fray Giocondo. Sin embargo, las dos atribuciones han levantado muchísimas dudas. Desde luego, el hecho de estar adscrita en latín facilitó la difusión del *Mundus Novus*, del que en pocos años se hicieron muchas traducciones al alemán, al italiano, al francés y al inglés [2].

La *Carta a Soderini*, con fecha Lisboa, 4 de septiembre de 1504, se publicó por primera vez en italiano alrededor de 1505 [3], pero se difun-

[2] Recientemente ha sido publicada una versión española en A. Vespucci, *Cartas de viaje*, Madrid, 1986, pp. 89-101.

[3] Se conocen también tres copias manuscritas de la *Carta* y sólo cinco o seis copias de la primera impresa; *cfr.* la edición de las cartas de Vespucio hecha por L. Formisano (A. Vespucci, *Lettere di viaggio*, Milán, 1984), pp. 163-179; también de ésta existe una versión española en A. Vespucci, *Cartas de viaje*, *op. cit.*.



Ilustración 22. Américo Vespucio en el mapa de M. Waldseemüller.

dió a través de la traducción latina de la *Cosmographiae Introductio*, en la que lleva el título de *Quattuor Americi Vesputii Navigationes*. Es en esta carta donde se atribuyen a Vespucuio cuatro viajes transatlánticos: los dos primeros al servicio de España (1497-1498 y 1499-1500) y los otros dos al servicio de Portugal (1501-1502 y 1503-1504).

En estas dos fuentes se basan las primeras controversias sobre Vespucio.

El primer contestatario fue Las Casas. Para él la cuestión de la prioridad del descubrimiento de la Tierra de Paria por parte de Colón era muy importante. De hecho él escribía cuando todavía no se había apagado el eco de los largos pleitos que los herederos de Colón habían intentado en contra de la corona para volver a poseer los privilegios y los cargos que habían sido de su abuelo [4]. Para contrastar sus pretensiones, en un momento dado el fiscal había llegado a afirmar que el Almirante no había sido el primero en poner el pie en el continente sudamericano avalándolo en testimonios de antiguos compañeros de Colón o de sus descendientes. Entre éstos estaba, como se ha visto, incluso el hijo de Martín Alonso Pinzón, cuya declaración tendía a avalar la tesis de un codescubrimiento [5].

El relato de la *Carta a Soderini*, que Las Casas leyó en el texto de la *Cosmographiae Introductio*, le pareció justamente un ulterior intento de negar los méritos del Almirante. Por eso en su *Historia de las Indias* escribía:

> Y es bien aquí de considerar la injusticia y agravio que aquel Américo Vespucio parece haber hecho al Almirante, o los que imprimieron sus cuatro navegaciones, atribuyendo a sí o nombrando sino a sí solo el descubrimiento desta tierra firme [6].

Después de Las Casas la misma postura fue tomada por Antonio de Herrera y en su misma línea por otros muchos historiadores, sobre todo españoles.

[4] *Cfr.* la nota 24 del cap. III.

[5] Tesis retomada recientemente. Pero los motivos por los que aquella declaración había sido requerida la convierten de verdad en poco creíble.

[6] B. de Las Casas, *Historia de las Indias*, 1, I, cap. CXXXIX; *cfr.* 1.ª ed. de A. Millares Carlo y L. Hanke, México, 1981, vol. II, p. 36.

La mala fe de Vespucio parecía acertada cuando, entre la mitad del siglo XVIII y la del siglo XIX salieron a la luz tres cartas suyas manuscritas, dirigidas también éstas a Lorenzo de Pier Francesco de' Madici. La primera, con fecha 8 ó 18 de julio de 1500, es la crónica del viaje que Vespucio realizó entre mayo de 1499 y junio de 1500 con Alonso de Ojeda y Juan de La Cosa. La segunda, del 4 de junio de 1501, Vespucio la escribió desde Cabo Verde donde, mientras se preparaba para emprender un nuevo viaje a América al servicio de Portugal, encontró a las primeras carabelas de Pedro Álvarez Cabral que regresaban de India. La tercera, desde Lisboa, narra aquel viaje (1501-1502), durante el cual el navegante florentino exploró un larguísimo tramo de la costa sudamericana.

La comparación entre las cartas manuscritas y los documentos ya conocidos alimentó a la que ha sido definida como la «cuestión vespuciana», un auténtico acertijo que a pesar de los esfuerzos de generaciones de estudiosos parece estar todavía hoy lejos de una definitiva y clara solución. Las dos series de cartas –las impresas y las manuscritas– presentan en efecto fuertes discordancias, y otras discordancias existen entre éstos y otros documentos que directa o indirectamente conciernen a Vespucio, así que la reconstrucción de sus viajes transoceánicos y aún más, el papel desarrollado en éstos es todavía objeto de discusión.

Incluso para muchos otros navegantes contemporáneos suyos existen problemas análogos. Efectivamente, en la época en la cual vivió Vespucio el secreto de estado por una parte, y de otra las leyendas que las grandes hazañas explorativas suscitaban, contribuyeron a la difusión de noticias tal vez fragmentarias, quizás inexactas, a menudo expresamente falseadas. Sin embargo, en el caso de Vespucio desempeñaron desde luego un papel complicando todavía más las cosas y convertiendo en más oscura la rivalidad entre España y Portugal, y la que existía entre las colonias de los comerciantes florentinos y genoveses que actuaban en la península Ibérica.

La historiografía del período de los grandes descubrimientos ha tenido que ver siempre con la «cuestión vespuciana». La gran fama adquirida por el navegante florentino ha oscurecido tal vez los méritos de Colón, mientras que los defensores de Colón han denigrado frecuentemente a Vespucio. Con el tiempo se ha creado hasta una artificiosa contraposición que no tiene ninguna confirmación en la realidad, ya que los dos italianos no fueron nunca rivales. Más bien, los docu-

mentos de los que disponemos parecen atestiguar que tuvieron unas relaciones cordiales, probablemente de verdadera amistad.

En siglo pasado se propusieron distintas soluciones de la «cuestión vespuciana» desde aquélla de Francisco Adolfo de Varnhagen, que para defender a toda costa la tesis de los cuatro viajes negaba la autenticidad de las cartas manuscritas, hasta la del gran Humboldt, que sacó a la luz las contradicciones de la interpretación corriente.

Una primera aclaración de la «cuestión» se ha obtenido sólo en nuestro siglo, con los estudios de Alberto Magnaghi, que ha demostrado que de los cuatro viajes que la tradición atribuía a Vespucio sólo dos pueden darse como verdaderos: el de 1499-1500 y el de 1501-1502. Sin embargo la solución propuesta por Magnaghi parece estar hoy superada bien en lo que concierne a los itinerarios de estos dos viajes, bien por la génesis de las fuentes impresas (el *Mundus Novus* y la *Carta a Soderini*) [7].

Por eso, aunque teniéndola en cuenta, intentaremos un acercamiento distinto a la problemática vespuciana, advirtiendo desde ahora al lector que el retrato que es posible trazar del navegante que dio su nombre al Nuevo Mundo es seguramente provisional y desde luego todavía susceptible de importantes cambios.

Infancia y juventud

El *Registro de los bautizados* del Duomo de Florencia, en la fecha del 8 de marzo de 1453 recuerda el bautizo de Américo y Matteo de ser Nastagio de ser Américo Vespucio. La fecha está expresada según el estilo florentino; se trata así del 18 de marzo de 1454. Américo tenía que haber nacido pocos días antes: a finales de febrero o a primeros de marzo de 1454. A pesar de que el *Registro* sea una copia, esta fecha parece más segura que las deducibles por las declaraciones de las *Portadas de los Catastros*, según las cuales en un primer momento se había averiguado que él nació entre el 1451 y el 1456. Matteo, que acaso fuera su gemelo, debió de morir poco tiempo después ya que su nombre desaparece en los documentos siguientes.

[7] Esta última es probablemente una falsificación a partir de unos escritos vespucianos auténticos.

El padre de Américo, ser Nastagio, era notario. Se había casado con Lisa de Andrea Mini y tenía ya dos hijos, Antonio y Gerolamo. Después de Américo nacieron Bernardo y Agnoletta, la única mujer, que murió pronto.

La familia de Vespucio era originaria de Peretola, un pequeño centro en los alrededores de Florencia, hoy absorbido por la expansión urbana de la ciudad. Podemos remontarnos hasta un tal Dolcebene, descendiente del conde de Soliciano, que había vivido en la primera mitad del siglo XIII.

Instalándose en Florencia, en el Burgo de Ognissanti, desde comienzos del siglo XV los Vespucci adquirieron un creciente prestigio, ocupándose del arte del comercio y participando activamente en la vida política de la ciudad. Por eso, su nombre es, con bastante frecuencia, recurrente en las crónicas de Florencia.

En 1428, Alfonso de Aragón concedió a Giovanni Vespucci el poder añadir una flor en el escudo de familia que representaba unas avispas de oro en una franja azul sobre un fondo rojo. Dos años antes, otro Vespucci, Piero, que previamente se había trasladado a Flandes y había acumulado una discreta fortuna, fue «Consul de Mar»; más tarde fue nombrado inspector del puerto de Pisa. Otros relevantes miembros de la familia fueron Bernardo y Giuliano. Este último dirigió la construcción de la iglesia de Santa María Novella.

El nombre de los Vespucci también se recuerda en la historia de Florencia por la ayuda que prestaron a artistas y literatos, como Verrocchio, Vasari, Botticelli, Ghirlandaio, Andrea Sansovino y Leonardo da Vinci. Incluso, algunos miembros de la familia fueron humanistas y bibliófilos.

También el abuelo de Américo, ser Américo de Stagio, había sido un hombre de gran prestigio y cultura. A él se debe la capilla Vespucci de la iglesia de Ognissanti, en cuyo ábside se hizo retratar por Ghirlandaio a los pies de la Virgen, rodeado por todos sus descendientes. A la izquierda del dibujo se ve a un muchacho con el rostro inteligente y la mirada vivaz: es –muy probablemente– el joven Américo.

Se ha fantaseado mucho sobre su adolescencia en el fascinante marco de la Florencia de la segunda mitad del siglo XV. Pero nada sabemos con certeza. De vez en cuando, las crónicas refieren el nombre de alguno de sus parientes por haberse distinguido por su hermosura, prestancia física o habilidad en torneos y fiestas. Se recuerda sobre todo

a Simonetta Cattaneo, que se había convertido en prima de Américo al casarse, con tan sólo 15 años, con Marco Vespucci. La belleza de Simonetta fascinó a todos los jóvenes de Florencia. También Giuliano de Medici, hermano de Lorenzo el Magnífico, que fue asesinado en la conjunta de los Passi en 1478, se enamoró de ella. Musa de poetas y artistas, Simonetta tuvo un breve período de gloria: falleció en 1475. Pero su imagen la sobrevivió, inmortalizada por Botticelli en sus obras más famosas: la *Primavera*, *El nacimiento de Venus*, *Amor y Psique*.

Seguramente Américo conoció a Simonetta, que era coetánea suya y vivía, como todos los Vespucci, en el burgo de Ognissanti; pero, es probable que, obligado a mirar desde lejos las alegres fiestas de los jóvenes más ricos debido a las no florecientes condiciones económicas de su familia, viviese una vida más austera, dedicándose desde entonces a ocupaciones más concretas.

En estos años, dos de sus tíos tuvieron una relevante importancia en su formación. El primero, Giorgio Antonio Vespucci, era fraile dominicano y canónigo del Duomo. Hombre de gran cultura, en los años en los que Américo era un muchacho, reunía a su alrededor un cenáculo de estudiosos, entre ellos a algunos jóvenes, lectores y comentaristas de los clásicos latinos y griegos que el Humanismo había descubierto. El único testimonio de las relaciones entre Américo y su docto tío se encuentra en un pequeño cuaderno de ejercicios latinos compilado por él bajo la guía de Giorgio Antonio cuando los dos, para huir de una de las recurrentes epidemias desencadenadas en Florencia, se encontraban juntos en el campo en Trebbio, en Mugello. Pero es probable que la influencia del tío fuera más profunda y haya proporcionado a Américo las bases de aquella cultura, tan equilibrada y metódica, que más tarde demostró poseer. Una cultura que quizá es lo que más lo diferencia del resto de los navegantes de su época.

Por el contrario, el otro tío de Américo, Guido Antonio Vespucci, era un hombre de leyes. Siguiéndolo, tuvo la ocasión de vivir una experiencia importantísima para su formación.

En 1478, Lorenzo de Medici, que había salido milagrosamente ileso del atentado urdido contra él por los Pazzi y por otras familias florentinas, se vio obligado a enfrentarse a una situación política muy difícil, sobre todo a causa de la hostilidad del papa, que había apoyado a los conjurados. Para buscar ayuda y alianzas, decidió enviar un embajador a París, y con este propósito eligió a Donato Acciaiuoli que,

sin embargo, murió durante el viaje. En su lugar fue llamado Guido Antonio Vespucci. Éste, a su vez, teniendo la necesidad de un secretario de confianza, llevó consigo a Américo.

La misión en París fue, sin lugar a dudas, una experiencia decisiva para el futuro navegante. En un momento tan delicado de la vida política de su ciudad, estuvo así en contacto con las diplomacias más refinadas de su tiempo, bajo la experta guía de su tío. La habilidad que luego demostró Vespucio al lograr pasar del servicio de España al de Portugal y viceversa sin enemistarse con los respectivos soberanos en una época en que la rivalidad en el mar y el secreto de Estado dominaban sus relaciones, quizás haya que relacionarla precisamente con lo que había podido aprender a lo largo de aquella experiencia.

En abril de 1482, ser Nastagio murió. Dividida la escasa herencia, cada uno de los hijos tomó su camino. Antonio, el primogénito, predilecto de monna Lisa hasta el extremo de suscitar los celos de los hermanos más jóvenes que se quejaban con Américo, ya era notario y permaneció en Florencia, donde sirvió a la Señoría y murió en apacible bienestar.

Girolamo, el segundo hijo, que a la muerte de ser Nastagio tenía unos 30 años, entró en la orden Gerosolimitana y partió hacia Rodi, desde donde escribía desconsoladas cartas a Américo. Bernardo, el más joven, se trasladó a Hungría, desde donde, él también, escribía al hermano queriendo volver a Florencia. Américo entró al servicio de Lorenzo de Pier Francesco de' Medici, primo de Lorenzo el Magnífico.

Habiéndose quedado huérfano muy joven con su hermano Giovanni, Lorenzo de Pier Francesco separó sus propios intereses de los de sus primos Lorenzo y Giuliano de Piero, cediéndoles el banco, pero empeñando todas sus propias fuerzas en hacer fructificar al máximo lo que quedaba del antiguo patrimonio. El distanciamiento entre las dos ramas de la familia se fue acentuando sucesivamente; a diferencia de sus primos, Lorenzo y Giovanni de Pier Francesco permanecieron al margen de la vida política de la ciudad, hasta que se vieron obligados a participar en ella y entonces tomaron abiertamente posición en contra de la oligarquía instaurada por sus parientes. Pero cuando esto ocurrió, Américo ya estaba lejos de Florencia.

Cuando Vespucio entró a su servicio, Lorenzo de Pier Francesco se había casado hacía poco con Semiramide Appiani, una enérgica y voluntariosa mujer, de la cual Américo, sin embargo, supo ganarse muy

pronto toda su estima. Al principio sus cometidos fueron modestos: en la práctica era el hombre de confianza de Semiramide. Pero, a partir de 1488, cuando Lorenzo de Pier Francesco y su hermano Giovanni volvieron a tratar acerca de grandes negocios con uno de sus propios bancos, Américo fue el encargado de mantener los contactos con algunos agentes.

En estos cometidos tuvo que revelar un cierto talento, porque cuando en la filial sevillana de la empresa fue necesaria la presencia de una persona de confianza, los Medici decidieron enviarle justo a él.

De comerciante a navegante

En Sevilla, Lorenzo y Giovanni de Pier Francesco de Medici tenían muchos intereses confiados al cuidado de distintos agentes. Entre éstos, se encontraba un tal Tommaso Capponi. En septiembre de 1489, Lorenzo tuvo la sospecha de que este último actuase de manera incorrecta y le revocó el mando, encargando al mismo tiempo a otro florentino de Sevilla, su corresponsal Donato Nicolini, encontrar a alguien que pudiera sustituirlo. Nicolini propuso entonces el nombre de Juanoto Berardi.

Es éste un personaje que desempeña un papel importante en la historia de Américo Vespucio. Ya hemos tenido ocasión de hablar de él, recordando que en julio de 1486, formando sociedad con Bartolomeo Marchionni, uno de los más ricos mercaderes de Lisboa, había logrado de los reyes Católicos el permiso de realizar la trata de los esclavos en España. Más tarde se convirtió en el administrador de los bienes de Colón, que había conocido –parece ser– en Córdoba, cuando el genovés estaba a la espera de conseguir el consentimiento de los soberanos para su proyecto, y le había prestado dinero para financiar su primer viaje.

Lorenzo de Pier Francesco encargó a Vespucio recavar información en Florencia sobre Berardi y, habiéndola conseguido, decidió confiar a este último y a Nicolini la gestión de sus negocios en Sevilla. Pero para establecer un control más directo pensó en enviar a España también a Américo Vespucio, un hombre que aún no tenía la consumada práctica de Berardi, pero que le daba plena garantía para actuar en bien de la hacienda.

No conocemos la fecha exacta del traslado de Vespucio a Sevilla, que, sin embargo, tuvo que ocurrir entre finales de 1489 y comienzos del 1492. En efecto, su última carta desde Florencia data del 10 de octubre de 1489; dos años y medio más tarde, el 10 de marzo de 1492, ya se había instalado en Sevilla, puesto que aquel día firmaba un mandato junto a Juanoto Berardi, Donato Nicolini y otro florentino [8].

Como muchos otros compatriotas suyos, Américo también se introdujo fácilmente en el ambiente mercantil de Sevilla. Aquí los italianos, emprendedores y dispuestos a coger al vuelo cualquier ocasión, se asociaban a menudo entre ellos a la vista de un negocio, y de la misma manera, rápidamente disolvían la sociedad una vez que éste hubiera concluido. Comerciantes y banqueros al mismo tiempo, tenían intereses muy diversificados, tanto que podían disminuir los riesgos de una actividad que entonces como hoy era muy sensible a los acontecimientos políticos y a las fluctuaciones del mercado.

En 1493 la sociedad Berardi-Nicolini también se disolvió. Donato Nicolini se asoció con otro italiano, Piero Rondinelli, mientras Berardi constituyó una nueva sociedad con Américo Vespucio y un tercer florentino, Jerónimo Ruffaldi. En este momento, pues, Vespucio actuaba también por su cuenta y no sólo como funcionario de los Medici. Fue probablemente en esta época cuando decidió fijar su residencia en Sevilla.

Además, aquí, en los primeros meses de 1493, nuevas e interesantes perspectivas parecían abrirse con la vuelta de Colón de su primer viaje. Quizá en aquellos días también Américo soñó, como todos los comerciantes de la ciudad, con sacar rápidamente pingües beneficios del descubrimiento colombino. Desde luego, aún no podía imaginarse hasta qué punto aquel descubrimiento iba a implicarlo y a revolucionar su vida.

Como administrador de Colón, Juanoto Berardi estaba muy empeñado en el montaje de la segunda expedición, y Vespucio, que trabajaba al lado suyo, tuvo probablemente ocasión de conocer de cerca al Almirante. Y aunque inicialmente las relaciones entre los dos fueran sólo de negocios, él tuvo que sentirse atraído por la fascinante perso-

[8] *Cfr.* L. D'Arienzo, «Nuovi documenti su Amerigo Vespucci», *Anales de la Facultad de Ciencias Políticas, XI, XIII,* 1983-1986, t. III, pp. 121-173.

nalidad del genovés y por su hazaña, y especialmente sorprendido por sus relatos. Sin embrgo, su vocación de navegante había de madurar a través de distintos y más complejos acontecimientos.

El 25 de septiembre de 1493, Colón zarpaba desde Cádiz con sus 17 barcos, y ya en marzo de 1494 volvían unas carabelas cargadas de mercancías; poco después otras salieron de España dirigidas hacia La Española. Se establecía así un flujo de mercancías y de informaciones entre la madre patria y la nueva colonia, un flujo que sin embargo no era regular, así que después de aquellas salidas hubo una larga temporada durante la cual los contactos se atenuaron, hasta el punto de que a comienzos de 1495 en España no se tuvo noticia alguna de Colón.

La ausencia reforzó a sus adversarios. La «hazaña de las Indias» era codiciada por muchos, y muchos eran los que presionaban a los soberanos para participar en un más amplio y solícito aprovechamiento económico del descubrimiento colombino. Pero esto contrastaba con el monopolio comercial concedido al genovés. Sin embargo, al prolongarse la ausencia de Colón, los Reyes Católicos acabaron por ceder a las peticiones y el 10 de abril emitieron una Real Provisión, por la que concedían a cualquiera el permiso de organizar expediciones explorativas hacia las Indias, a cambio del pago de un décimo de los útiles y del compromiso de traer mercancías por cuenta de la Corona hasta un décimo de la capacidad de los barcos empleados. También estaba permitido embarcar víveres y otros artículos de primera necesidad para comerciar en La Española, pagando siempre un décimo de su valor. La Real Provisión preveía también que quien quisiera establecerse en Haití gozaría de una serie de facilidades, entre ellas el mantenimiento durante un año y la posibilidad de convertirse en propietario de todo lo que hubiese encontrado y producido en la colonia, naturalmente con la salvedad hecha del décimo que correspondía siempre a la corona.

En las intenciones de los soberanos, todas estas disposiciones constituían probablemente un primer y orgánico intento de poner orden en la administración de las posesiones de ultramar. Pero no cabe duda de que éstas contrastaban con las Capitulaciones de Santa Fe, o sea los acuerdos establecidos en 1492 entre la corona y Colón, en la base de las cuales únicamente él tendría derecho a gestionar directamente –y obviamente con considerable provecho– el tráfico de hombres y mercancías desde y para las Indias.

Juanoto Berardi comprendió enseguida el daño que hubiera podido ocasionar a Colón y puesto que gozaba de óptimos apoyos en la corte, logró bloquear los efectos de la Provisión aun antes de que ésta fuera emitida oficialmente. En efecto, el 9 de abril concluyó un contrato con la corona por el que se comprometía a enviar a La Española 12 carabelas de 900 toneladas cada una en grupos de cuatro cada vez, al precio de 2.000 maravedíes por tonelada, y con la cláusula de que si algún otro hubiera logrado ofrecer a los soberanos el mismo servicio al precio de 3.000 maravedíes por tonelada o a un precio inferior, él tendría que bajar el precio a 1.000 maravedíes por tonelada. Era un riesgo hábilmente calculado, que si por un lado le comprometía al máximo, bien financieramente bien para la organización de las expediciones, por otro eliminaba prácticamente la posibilidad de competencia, porque nadie hubiera sido capaz de armar unos barcos a precios igualmente bajos.

Berardi empezó enseguida a organizar la primera expedición. Tenían que salir cuatro carabelas, en las que podían embarcarse todos los que quisieran establecerse en La Española. Pero en diciembre de 1495, mientras el montaje de esta primera pequeña flota estaba todavía desarrollándose, murió después de haber confiado a Américo el encargo de completar el trabajo iniciado y de liquidar luego la hacienda.

Así, todo el peso de la operación, de hecho ya arriesgada en sí misma, recayó sobre los hombros de Vespucio. Logró completar el montaje de las cuatro carabelas que el 3 de febrero de 1496 zarparon, tal y como había sido acordado, de Sanlúcar de Barrameda al mando de Juan de Sasuete. Pero, desafortunadamente, nada más alejarse de la costa española una borrasca los hizo zozobrar y naufragaron.

Lo que pudo haber significado esto para Vespucio es fácilmente imaginable. Y si pensamos en las dificultades y en los problemas que aquella situación tuvo que causarle, no hay por qué sorprenderse si después de este acontecimiento en su vida existe una laguna documental de tres años. En este período, y precisamente entre 1497 y 1498, según la tradición de la *Carta a Soderini*, él habría realizado un primer viaje al Nuevo Mundo, durante el cual habría desembarcado en las costas de Paria (un año antes que Colón). Pero se trata muy probablemente de una fábula, de la que de todas formas no tenemos ninguna documentación. Probablemente Vespucio no se movió de España.

A los 42 años de edad, se encontraba prácticamente en la situación de tener que comenzar todo de nuevo. De todas formas tenía una poderosa experiencia vital. Su cultura lo colocaba por encima de la mayor parte de los hombres que frecuentaba, la larga costumbre y la familiaridad en el trato que tuvo con los comerciantes florentinos de Sevilla sin duda le habían convertido en un hombre hábil y prudente. Incluso, conocía bien a muchos de los que habían acompañado a Colón y compartía sus entusiasmos y sus esperanzas.

Así, cuando se presentó la ocasión, tomó una decisión que ligaría para siempre su nombre a la historia. En mayo de 1499, después de haber confiado a su mujer, María Cerezo, y a su cuñado, Fernando Cerezo, la tarea de ocuparse de sus asuntos, se embrcó para las Indias.

LAS FUENTES DEL PRIMER VIAJE Y LOS PROBLEMAS RELATIVOS A ELLAS

La principal fuente de información en la que podemos basarnos para reconstruir el primer viaje transoceánico de Américo Vespucio es la carta enviada por él a Lorenzo de Pier Franceso de' Medici el 18 de julio de 1500 desde Sevilla, que nos ha llegado manuscrita. Desgraciadamente, aun dándonos la relación más circunstancial que de este viaje nos haya llegado, ésta presenta muchos lados oscuros, hasta el punto de que algunos estudiosos han establecido la hipótesis de que también ésta, como las cartas impresas, contenga ciertas interpolaciones.

Existen luego otros documentos; los más importantes son las declaraciones hechas por algunos testigos en los Pleitos Colombinos de 1513 y una *Pesquisa contra Ojeda*, redactada en 1500 por orden de Colón por el notario Rodrigo Pérez en Haití [9]. Tanto unos como otra contienen interesantes noticias relativas al viaje, pero en algunos detalles están en desacuerdo con la relación de la carta manuscrita.

Luego existe una fuente cartográfica que, aunque conocida desde hace tiempo, ha sido estudiada en relación a este viaje sólo en época reciente [10]. Se trata del célebre mapa de Juan de La Cosa, monumento

[9] Publicada por primera vez en *Autógrafos de C. Colón y papeles de América*, Madrid, 1892, pp. 25-38.

[10] *Cfr.* la reconstrucción del viaje en D. Ramos Peres, *op. cit.*, pp. 41-80.

de la cartografía del siglo XVI y el primer mapa español en que se representa el Nuevo Mundo. Puesto que Juan de La Cosa tomó parte en el viaje, el mapa es, desde luego, una fuente autorizada, aunque las informaciones que proporciona tendrían que ser discutidas atentamente.

En fin, aunque la *Carta a Soderine* sea un dudoso documento, el hecho de que también ésta hable difusamente de este viaje, nos obliga a no descartar del todo su testimonio.

Además de estas fuentes de primera mano, o de cualquier forma en conexión más directa con la experiencia de Vespucio, existen unas fuentes indirectas, entre las cuales están la *Historia de las Indias* de Las Casas y la *Historia del Almirante* atribuida a Hernando Colón. Esta última, en realidad, no menciona ni siquiera el nombre de Américo Vespucio, pero cuenta con gran profusión de detalles la llegada de Ojeda a Haití, a la vuelta del viaje, deteniéndose bastante sobre los problemas que había creado su insubordinación a Colón y los remedios adoptados para reprimirla.

El conjunto de estos documentos nos da la seguridad de que Vespucio realizó el viaje. Pero al mismo tiempo, éstos cuentan detalles tan diferentes entre sí, que no es posible reconstruirlo con suficiente precisión. Sólo algunos elementos pueden considerarse como seguros: la fecha de salida de Sevilla, que fue el 18 de mayo de 1499; la navegación a lo largo de las costas orientales y septentrionales de Venezuela en compañía de Ojeda y la llegada de este último a Haití el 5 de septiembre de 1499; y en fin, el hecho de que el 7 de marzo de 1500, Vespucio no había regresado todavía a Sevilla, puesto que aquel día su cuñado, Fernando Cerezo, se presentaba ante un notario para representarlo, como consecuencia del mandato que Américo le había conferido antes de marcharse.

El hecho de que Ojeda hubiera llegado a Haití el 5 de septiembre de 1499 convirtió en muy improbable, aunque no del todo imposible, que Vespucio hubiera podido efectuar junto a él el largo itinerario del cual habla la carta a Lorenzo de Medici.

Según esta fuente, Américo salió el 18 de mayo de 1499 de Sevilla y tocó tierra después de 24 días de navegación desde las Canarias a 1.300 leguas al suroeste de Cádiz; desde aquí había bajado en latitud a lo largo de las costas sudamericanas hasta 6 grados sur y luego había vuelto a subir hasta Trinidad y la Tierra de Paria, y había navega-

do durante 700 leguas a lo largo de las costas septentrionales de Venezuela.

Para concordar este itinerario con los movimientos de Ojeda, algunos autores avanzaron en el pasado la hipótesis de la llamada bifurcación, imaginando así que, habiendo salido juntos de Sevilla, los dos navegantes se hubieran separado, apenas llegados a las costas sudamericanas: mientras Ojeda habría ido enseguida al norte para ir a la búsqueda de perlas en la Tierra de Paria descubierta por Colón, y luego hubiera puesto proa directamente a Haití, Vespucio habría realizado con los dos barcos de los que nos habla la carta un viaje más largo navegando antes hacia el sur hasta los 6 grados sur y luego volviendo al norte y explorando por sí solo las costas de Venezuela.

Esta hipótesis ha resultado insostenible después de que un análisis más atento de los documentos ha demostrado que los dos navegantes efectuaron juntos el recorrido a lo largo de las costas septentrionales de Venezuela. De modo que, ya que habían salido juntos de España, aunque se hubieran separado después de la llegada a Sudamérica, Vespucio habría tenido poco tiempo para pasar el ecuador, alcanzar la latitud de 6 grados sur y volver atrás para reunirse con Ojeda y efectuar junto a él la última parte del viaje.

Por otra parte, en la carta al Medici hay un párrafo que es una larga y pormenorizada disquisición acerca de la latitud más meridional alcanzada a lo largo de este viaje: 6 grados sur, cifra repetida dos veces en distintos lugares, así que llega a ser verdaderamente difícil admitir que ésta haya sido el resultado de un error de imprenta como alguien ha pensado.

Otros han avanzado la hipótesis de que la expedición, amarrada en las costas americanas junto al Demerara en la Guayana holandesa prosiguiera hacia el sur no más allá de 6 grados norte y que lo que Vespucio afirma en la carta acerca de la latitud más meridional alcanzada por él no sea fruto de su experiencia, sino más bien de la de Diego de Lepe, que él habría conocido antes de escribir la carta de Medici. Pero la fecha de la carta a éste es del 18 (u 8 ó 28) de julio, mientras que ateniéndonos a lo poco que conocemos del viaje de Diego de Lepe, éste volvió a España sólo en el agosto siguiente.

Otros estudiosos han imaginado que el viaje de Ojeda y del que habla Vespucio sean dos cosas distintas, y que saliendo del mismo lugar, los dos hubieran seguido el mismo itinerario, pero en tiempos dis-

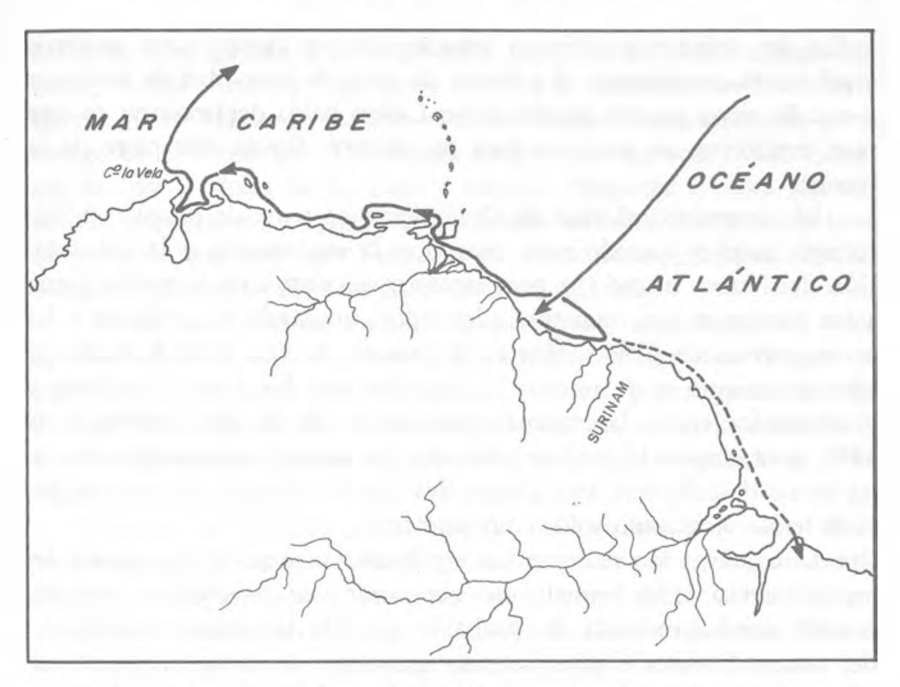


Ilustración 23. El primer viaje de Américo Vespucio (1499-1500).

tintos. Esta hipótesis permite superar todas las dificultades, pero es totalmente desmentida por los documentos.

Cómo se desarrolló exactamente este viaje queda todavía por establecerse. A grandes rasgos, intentaremos trazar una historia de él.

El primer viaje transoceánico de Américo Vespucio

Protegido y apoyado por el obispo Fonseca, al que los Reyes Católicos habían confiado la gestión de las expediciones de ultramar, Alonso de Ojeda participó en el segundo viaje de Colón como capitán de una carabela y se había distinguido en distintas ocasiones en la tarea de la colonización de Haití.

El descubrimiento colombino de la Tierra de Paria y el hecho de que se hubieran encontrado las perlas habían atraído su atención, una vez vuelto a España; pero al concederle la licencia para un viaje a las

Indias, los soberanos tuvieron seguramente en cuenta unos motivos mucho más consistentes, el primero de todos la necesidad de averiguar si aquella tierra era tan grande como Colón había declarado y, en este caso, establecer las premisas para un control directo por parte de la corona.

Efectivamente, el viaje de Ojeda formaba parte de un plan político más amplio pensado para coordinar la exploración y la colonización del Nuevo Mundo, y para extender el control de la madre patria a los territorios recientemente adquiridos, limitando los poderes y las prerrogativvas de Colón. Éste es el primero de una serie de viajes de «descubrimiento y de rescate» [11], deseados por los Reyes Católicos y programados según las mismas perspectivas de la Real Provisión de 1495, para adaptar la política colonial a las dimensiones inesperadas de las tierras descubiertas; una perspectiva que la iniciativa de Juanoto Berardi había bloqueado sólo temporalmente.

La organización del viaje fue rapidísima, o mejor dicho, aparte del cumplimiento de las formalidades necesarias para conseguir el permiso, resultó casi improvisada. Es probable que Ojeda hubiese conseguido del obispo Fonseca el permiso para apropiarse de todo lo que necesitaba, puesto que una vez que salió de Santa María con un solo barco intentó tomar otro en el puerto de Santa Catalina junto a Cádiz; luego se apoderó de la lancha de desembarco de una nave vizcaína para sustituir a la suya, que estaba en malas condiciones. Junto al cabo de Aguer, en África, tomó por la fuerza una carabela de Moguer y una vez desembarcada la tripulación la sustituyó por sus propios hombres. Finalmente, ya en las Canarias, saqueó todo lo que necesitaba; víveres, madera y utensilios de todo tipo.

Según la *Pesquisa contra Ojeda*, en la capitana quedó con él Juan de La Cosa, mientras el mando del otro barco corrió a cargo de Fernando de Guevara. La *Pesquisa* proporciona los nombres de varios de los otros miembros de la tripulación, pero entre ellos no está el de Américo Vespucio. Lo que hace más consistente la hipótesis de que en el momento de la salida del barco él fuera simplemente un representante de los comerciantes que habían financiado la hazaña, y que los intereses náuticos y astronómicos por los que iba a hacerse famoso se

[11] Según la feliz definición de D. Ramos Peres, *op. cit.*.

hubieran configurado a lo largo de la expedición. Muchos años más tarde, cuando Américo Vespucio, después de haberse convertido en el primer Piloto Mayor de España, ya había muerto, compareciendo como testigo en el Pleito de 1513, Ojeda declaró que en aquel viaje habían estado con él «Juan de La Cosa é Morigo Vespuche é otros pilotos», pero a despecho de lo que parecería querer sobreentenderse de la frase, es probable que entonces Vespucio no desempeñara en absoluto funciones de piloto, ni formara parte de la tripulación.

Desde las Canarias empezó la parte más monótona del viaje: aprovechando el soplo de los alisios, los barcos siguieron la ruta trazada por Colón en la travesía del año anterior, pero, prudentemente, evitaron bajar demasiado en latitud para no acabar en la zona de las calmas ecuatoriales, como por el contrario le había ocurrido al Almirante.

Después de 24 días de navegación fue avistada la primera tierra: una franja continua verde, llana y uniforme como el suelo que cubría. No es posible establecer con seguridad el lugar donde ocurrió el primer avistamiento; sin embargo se trataba de un punto de la costa de la Guayana, quizá junto a la desembocadura del Demerara.

En la carta Vespucio cuenta que con quince hombres se acercó a tierra con los barcos, pero sin lograr encontrar un lugar adecuado para el amarre.

> La encontramos tan llena de árboles [escribe] que era cosa maravillosa no sólo su tamaño, sino su verdor, que nunca pierden las hojas; y por el olor suave que salía de ellos, que son todos aromáticos, daban tanto deleite al olfato, que nos producía gran placer [12].

Los quince hombres también experimentaron otra cosa nueva para ellos: el agua del mar era dulce «como de río», tanto que pudieron llenar los barriles y utilizarla para beber.

Ateniéndose a la carta al Medici, en este momento Vespucio se dirigió al sur hasta la latitud de 6 grados sur. Como ya se ha dicho, la discusión de esta parte del viaje está aún abierta, puesto que no existe

[12] Ésta y las siguientes citaciones han sido sacadas de la traducción española de las cartas vespucianas de A.M.R. de Aznar, en A. Vespuci, *Cartas de Viaje*, *op. cit.*; *cfr.*, p. 52.

manera de probar ninguna de las tesis formuladas a este respecto hasta ahora. Según la hipótesis más prudente, los dos grandes ríos de los que en este punto habla la carta serían el Berbice y el Corentijin; según otra, dos brazos del río de las Amazonas.

Junto a uno de estos ríos, durante el nuevo desembarco, 20 hombres bien armados en las lanchas y a fuerza de remos volvieron a remontar la corriente a lo largo de 15 leguas. «Y así navegando por el río [escribe Vespucio] vimos señales certísimas de que el interior de la tierra estaba habitado».

Sin embargo lo que más sorprendió fue el esplendor de la vida animal y vegetal:

> Lo que aquí vi fue que vimos una infinitísima cosa de pájaros de diversas formas y colores, y tantos papagayos y de tan diversas suertes, que era maravilla: algunos colorados como grana, otros verdes y colorados y limonados y otros todos verdes, y otros negros y encarnados; y el canto de los otros pájaros que estaban en los árboles era cosa tan suave y de tal melodía que nos ocurrió muchas veces quedarnos parados por su dulzura. Los árboles son de tanta belleza y de tanta suavidad que pensábamos estar en el Paraíso Terrenal, y ninguno de aquellos árboles ni frutas se parecían a los nuestros de estas partes. Por el río vimos muchas especies de pescados de diversos aspectos [13].

Como se puede ver, en estas primeras descripciones del Nuevo Mundo Vespucio nos recuerda a Colón. La misma «maravilla» delante de lo nuevo, la misma atención para los papagayos –símbolo del Oriente– y hasta la misma referencia al Paraíso Terrenal. Pero la certeza de Colón llega a ser en Vespucio una simple impresión «pensábamos estar» aunque común a todos los participantes en la expedición [14].

Una vez de regreso a los barcos, se retomó la navegación hacia sureste, hasta que una fuerte corriente impidió seguir adelante. Era la

[13] *Ibidem*, p. 53.

[14] Hay que destacar que en ésta, como en las otras dos cartas al Médici manuscritas, Vespucio habla siempre en plural, no atribuyendo a sí mismo el papel de comandante general, como en cambio hace el autor de la *Carta a Soderini*.

corriente de la Guayana, una de las dos ramas en las que se divide la corriente ecuatorial del sur del Atlántico: Américo es el primero en hablar de ella.

Puesto que no era posible seguir adelante, se decidió a volver hacia el norte. De la siguiente fase del viaje Américo no habla en su carta, pero un rastro del mismo nos ha quedado en el mapa de Juan de La Cosa, donde algunos topónimos señalan los lugares donde se produjeron los desembarcos: río de la Holganza (quizás el Pomerún), playa de Córdoba, río del Obispo.

La exploración de las costas de Venezuela y la vuelta

Los primeros indígenas fueron encontrados sólo cuando la expedición alcanzó Trinidad. Vespucio habla de ellos con palabras muy similares a las de Colón:

> Vimos mucha gente en la orilla del mar que nos estaba mirando como cosa de maravilla; y surgimos junto a la tierra obra de una milla, y equipamos los botes, y fuimos a tierra 22 hombres bien armados; y la gente como nos vio saltar a tierra y conoció que éramos gente diferente de su naturaleza, porque ellos no tienen barba alguna, ni visten ningún traje, así los hombres como las mujeres que como salieron del vientre de su madre, así van, que no se cubren vergüenza ninguna, y así por la diferencia del color, porque ellos son del color como pardo o leonado y nosotros blancos, de modo que teniendo miedo de nosotros, todos se metieron en el bosque, y con gran trabajo por medio de señales les dimos confianza y platicamos con ellos. Y encontramos que eran de una generación que se dicen «caníbales», y que casi la mayor parte de esta generación, o todos, viven de carne humana [15].

Así como Colón a su llegada a Guanahaní había atribuido a los indios usos y costumbres que sabía que eran propias de los pueblos de Asia porque creía estar cerca de ella, Vespucio interpreta a los indios

[15] A. Vespuci,. *Cartas de Viaje, op. cit.*, p. 59.

de Trinidad como los había descrito Colón, como en definitiva sabía que tenían que ser: desnudos, de color leonado y caníbales.

Sin embargo, respecto a Colón, Vespucio demuestra haber madurado una actitud más crítica. Le causa curiosidad la variedad de los idiomas y está dispuesto a establecer relaciones amistosas cuando la actitud de los indios lo permite; pero cuando éstos se muestran belicosos, la reacción es rápida y sin debilidad alguna.

En efecto, más adelante, a propósito de un enfrentamiento con los indios de la costa venezolana, escribe:

> Empezamos a encontrar gente que no quería nuestra amistad sino que nos estaban esperando con sus armas, que son arcos y flechas, y con otras armas que tienen. Y cuando íbamos a tierra con los botes, nos impedían saltar a tierra, de modo que nos éramos forzados a luchar con ellos, y al pues siempre, como están desnudos, hacíamos en ellos grandísimas matanzas [16].

Alcanzadas las costas de la Tierra de Paria, algunos hombres que habían bajado a tierra, fueron hospedados en las aldeas y se les ofrecieron comidas y bebidas, entre las cuales extraños frutos que Vespucio, convencido todavía de encontrarse a las puertas de la India, identificó con los mirabolanos, célebres frutos utilizados en medicina que llegaban a Europa desde Oriente.

Desde el golfo de Paria la expedición llegó hasta la isla Margarita, también ésta descubierta por Colón durante el viaje del año anterior; luego de regreso a las costas de Venezuela las recorrió hacia el oeste explorándolas minuciosamente, como lo demuestra su diseño en el mapa de Juan de La Cosa.

No siempre los indígenas acogían a los recién llegados favorablemente; más bien, de tanto en tanto, se produjeron enfrentamientos. El más violento ocurrió en el golfo Triste –nombre que ha permanecido para una profunda ensenada de la costa septentrional de Venezuela– y se resolvió a favor de los españoles sólo gracias a la intervención de un valiente guerrero portugués, que en el momento más crítico supo encontrar las palabras justas para infundir valor a sus compañeros. Los

[16] *Ibidem*, p. 69.

indios dejaron en el campo a 250 muertos —escribe Vespucio quizás exagerando un poco [17]— pero también muchos españoles resultaron heridos.

Durante el viaje fueron también visitadas Aruba y Curaçao. Aquí, bajó a tierra para intentar los acercamientos habituales con los indígenas. Vespucio y sus compañeros llegaron a un poblado donde encontraron sólo a unas mujeres ocupadas en sus tareas. Pero no eran mujeres normales, más bien de estatura gigantesca. Enseguida pensaron raptar a dos o tres de ellas para llevarlas a España. Pero la repentina llegada de sus hombres, igualmente gigantescos, los disuadió. «Algunos de los nuestros —escribe Américo a Lorenzo de Pier Francesco— tuvieron tanto miedo que aún hoy día no se sienten seguros».

De estos indios «gigantes» nunca jamás se encontró rastro. Quizá el temor que los habitantes de la isla, antropófagos caribeños, habían provocado en Vespucio y en sus compañeros les llevó a sobrevalorar las dimensiones, probablemente sólo algo superiores a las normales.

Continuando el viaje se alcanzó la península de Paraguaná, que fue tomada por una isla (Juan de La Cosa la recuerda con el nombre indígena de Coquibacoa). Todavía más adelante encontraron unas casas de palafitos, «levantadas en el mar como en Venecia». Fue este descubrimiento el que dio el nombre a Venezuela.

De la metódica navegación a lo largo de las costas septentrionales de Sudamérica, Vespucio extrajo una importante deducción, a saber: que una franja de tierra tan larga seguramente tenía que constituir el margen de una masa continental. «Después de haber navegado al pie de 400 leguas continuamente por una misma costa (escribe) llegamos a la conclusión de que ésta era tierra firme [18]».

Esto confirmaba las conclusiones a las que Colón había llegado el año anterior, cuando descubrió las desembocaduras del Orinoco y por su enorme caudal había deducido que debía recoger las aguas de un vasto continente. Pero el problema de la identificación de aquellas tierras se le presentaba a Vespucio de una manera mucho más compleja

[17] Pero hay que tener en cuenta que la diferencia de armamento determinaba una ventaja de 10 a 1 por lo menos en enfrentamientos de este tipo.

[18] Y añade: «que yo la digo ser a los confines del Asia por la parte de Oriente, y el principio por la parte de Occidente»; entonces todavía Asia, como había admitido por hipótesis Colón.

que a Colón, porque según sus cálculos aquella costa se extendía desde el este hasta el oeste en más de 700 leguas (suma de las distancias parciales, calculadas desde el golfo de Paria hacia el oeste). Durante la época de este viaje, compartía todavía las ideas de Colón, por lo que estaba convencido de encontrarse en los confines de Asia. Pero ¿dónde? Ni en los mapas tolomeicos, ni en los «modernos» estaba representado algo que pudiese asemejarse a lo que él veía.

Intentó, pues, determinar su posición, o sea establecer la latitud y la longitud del lugar donde se encontraba. En cuanto a la latitud el asunto era bastante fácil, aunque el errar en unos grados fuera aún posible. Era suficiente hallar la altura de la estrella Polar en el horizonte, y con ella se podía llegar a la latitud del lugar de observación. En cuanto a la longitud, por el contrario, no existía todavía un método práctico de medida.

Vespucio intentó aplicar uno nuevo, basado en las diferencias horarias en que hubiera sido observada –en el lugar donde se encontraba y en Europa–, la conjunción de dos astros, concretamente la Luna con Marte. De este cálculo, efectuado el 23 de agosto de 1499, Vespucio habla ampliamente en la carta al Medici. Desafortunadamente, a causa de la imperfección de los instrumentos, llegó a un resultado muy incorrecto.

Después de tantos meses en el mar, los barcos estaban en pésimas condiciones y las tripulaciones muy agotadas. Por eso, una vez en el cabo de la Vela se decidió a volver atrás. Puesto el rumbo hacia la Hispaniola, el 5 de septiembre los barcos de Ojeda atracaron en el puerto de Yaquimo.

La llegada de Ojeda hizo temer una nueva rebelión en la isla. Seguro de los apoyos de que gozaba en España, no se preocupaba ni siquiera de ir dar cuenta de su viaje al Almirante. Más bien alardeó de una actitud provocativa. Esto irritó profundamente a Colón, que ya se encontraba bastante agotado por los desórdenes que desde hacía poco había conseguido aplacar. Providencialmente, la decidida intervención de Bartolomeo Roldán, que de ser un rebelde se había transformado en colaborador de Colón y que, con una estratagema, obligó a Ojeda a rendirse, impidió que las disputas degenerasen en enfrentamientos armados, como narran ampliamente ya sea Bartolomé de Las Casas, ya sea la *Historia del Almirante*[19].

[19] Respectivamente en los caps. CLIX-CXIX del I libro y en el cap. LXXXIV.

Por otra parte, en su carta, Vespucio no hace alusión a estos hechos, limitándose a decir que se había detenido en Haití y que había reanudado el viaje hacia el norte, hacia unas islas (las Bahamas) donde fueron capturados 232 indios.

No hay que sorprenderse cuando Vespucio habla de su captura como la cosa más natural de este mundo. A finales del siglo XV el comercio de esclavos era algo natural, que no preocupaba la conciencia de los cristianos más de lo que preocupaba a la de los «infieles». Además, como socio de Berardi, quien del tráfico de los esclavos había obtenido grandes beneficios, Vespucio ya tenía que haberse ocupado del transporte a la península Ibérica de los que provenían de la Guinea. Y de todas formas el saqueo se había convertido en algo necesario, porque si desde el punto de vista científico la expedición resultó enriquecida por importantes resultados, desde un punto de vista práctico se podía considerar como un fracaso. La cantidad de perlas, oro y piedras preciosas —dos de las cuales, una esmeralda y una amatista, de dimensiones excepcionales— recogidas a lo largo del viaje había sido mínima, sólo suficiente para demostrar la posibilidad de futuros avances.

Por esta razón se decidió a hacer acopio de esclavos. De éstos, sólo 200 llegaron vivos al mercado de Sevilla y su venta apenas fue suficiente para cubrir gastos: para repartir entre los miembros de la tripulación —55 hombres de los 57 que habían partido— quedaron sólo 500 ducados.

En la carta al Medici, Vespucio apenas menciona el viaje de vuelta. Éste se desarrolló en latitudes más altas que el de la ida, como ya era habitual con el fin de aprovechar los vientos occidentales. Pero puesto que a estas latitudes el tiempo es mucho más variable, no fue un viaje muy feliz. Sólo para llegar a las Azores se emplearon dos meses. Desde las Azores, las carabelas llegaron a las Canarias y luego a Madeira, antes de atracar en Cádiz, según parece en junio de 1500. Habían transcurrido 13 meses desde la salida.

De España a Portugal

En los días sucesivos, Américo se estableció en Sevilla. Parecía que los Reyes Católicos quisieran servirse una vez más de él para una nue-

va expedición. Así, escribiendo al Medici fantaseaba con querer alcanzar Taprobane, la gran isla que Tolomeo había colocado en sus mapas en medio del océano Índico, entre el *Mar Indicum* y el *Sinus Gangeticus*. Con su oro, plata, con las gemas y las especias que se decía nacían allí en cantidad, Taprobane era el símbolo de la fascinación exótica y de las inagotables riquezas de Oriente.

Sin embargo, la expedición se fue al garete, no sabemos el porqué. Los acontecimientos se sucedían rápidamente y el destino de Américo se elaboraba, una vez más, sin que él lo supiese.

Ya de regreso en Sevilla encontró un ambiente distinto del que había dejado. Sólo pocos meses después de partir, en septiembre de 1499, los planes de los que en España se habían comprometido de una cierta forma en el negocio de las Indias quedaron desbaratados con la vuelta a Lisboa de Vasco de Gama. Su viaje, que había puesto el punto final a 80 años de esfuerzos por alcanzar las Indias circunnavegando África, representaba para los portugueses una inequívoca victoria política, aunque la flota que había zarpado el 8 de julio de 1477 desde Belem regresó a la desembocadura del Tajo diezmada.

Después de atravesar el océano Índico, el 20 de mayo de 1498 Vasco de Gama había atracado en Calicut, en las costas del Malabar. Aquí había establecido negocios comerciales con el soberano del lugar a través de los cuales consiguió un rico cargamento de pimienta que, transportado a Lisboa, fue suficiente para derrumbar pavorosamente el precio. Los importadores tradicionales –entre los que destacaba Venecia, que la recibía de los mercaderes árabes en los puertos del Mediterráneo oriental– sufrieron gravísimos perjuicios.

Apenas un mes tras la partida de Ojeda, De la Cosa y Vespucio, zarparon de España Peralonso Niño y Cristóbal Guerra; en noviembre del mismo año Vicente Yáñez Pinzón, compañero de Colón en el primer viaje, y en diciembre Diego de Lepe. Y, en fin, en julio de 1500 Rodrigo de Bástidas. La conquista y la exploración del Nuevo Mundo proseguía velozmente, mientras que la posición de Colón en la Española se volvía cada vez más precaria. En octubre de 1500 el Almirante de las Indidas regresaba a España no ya como héroe, sino como prisionero, a la espera de presentarse ante los soberanos para ser juzgado.

Pero lo más determinante para el destino de Américo ocurrió, muy probablemente, poco antes de su regreso a Cádiz, hacia mediados de

junio de 1500, con la llegada a Lisboa de Gaspar de Lemos, comandante del barco de apoyo de la expedición de Pedro Álvarez Cabral.

Saliendo en julio de aquel año –como el propio Vespucio describe a Lorenzo de Pierfrancesco en la carta fechada en julio de 1500– con doce barcos (más el de Lemos), Cabral puso rumbo a Cabo Verde y desde aquí hacia el suroeste, según la «volta do largo» el gran rodeo por aguas del Atlántico que los portugueses solían ya hacer para aprovechar mejor los alisios. Sin embargo, los pilotos de Cabral hicieron una *volta* más amplia de lo habitual, y esto los llevó a las costas del Nuevo Mundo, un poco más al sur de donde Vespucio había llegado el año anterior.

Dándose cuenta que aquella arribada hubiera podido convertirse en un punto de apoyo óptimo en la ruta hacia la India, Cabral se apresuró a enviar a Gaspar de Lemos a Portugal, para informar a su soberano del descubrimiento.

Con la intuición política que le caracterizaba, es probable que dom Manuel se hubiera dado cuenta enseguida de que aquel descubrimiento planteaba un delicado problema político. En efecto, el Tratado de Tordesillas había cerrado la rancia cuestión de la rivalidad entre las dos naciones para la exploración y la conquista de los territorios extraeuropeos estableciendo que todas las tierras que hubiesen sido descubiertas al este de una línea meridiano trazada a 370 millas al oeste de las Azores –la *raya* por antonomasia– debían pertenecer a Portugal, mientras que España tendría plena soberanía sobre las que se situaban al oeste.

Pero lo que no estaba claro era si la tierra descubierta por Cabral se encontrase al este o al oeste de la raya. En el primer caso, lo portugueses hubieran podido tranquilamente tomar posesión de ella, en el segundo, en cambio, no hubieran tenido derecho alguno sobre aquella tierra. Antes de divulgar el descubrimiento, era, pues, necesario establecer si entraba o no a formar parte del área de competencia portuguesa.

Para hacer esto, era necesario determinar la posición exacta de aquella tierra con respecto a la raya, en la práctica conocer su longitud. Se ha visto ya que por esta coordenada geográfica no existía por entonces sistema alguno de medida en el mar, aparte del muy empírico y falaz de la estimación de las distancias recorridas. Este método había permitido una cierta aproximación hasta el momento en que las rutas fueron breves. Pero en el caso de una travesía atlántica las enormes

distancias que había que superar conllevaban márgenes de error demasiado elevados para que pudieran ser de alguna utilidad.

Es probable que, a través de los comerciantes florentinos siempre orgullosos de los éxitos de sus compatriotas, dom Manuel hubiera sabido que Vespucio había experimentado un método astronómico para calcular la longitud, y que por esto pensase que él sería la persona más idónea par resolver el problema. Por esto, es probable que el rey de Portugal tomase contacto con los florentinos de Lisboa que conocían a Vespucio y luego decidiera enviar un emisario suyo a Sevilla, para invitarlo a realizar un viaje a su servicio.

Éste parece ser el móvil más plausible del paso de Américo Vespucio desde España a Portugal, y el que mejor concuerda con lo que él mismo declara en sus cartas.

Es preciso observar que aquel traslado no comprometió en nada la reputación de Vespucio, y que a la conclusión del viaje efectuado al servicio de dom Manuel pudo volver a Sevilla e incluso asumir un cargo de gran prestigio. Por esto la hipótesis de que se hubiera prestado a hacer de espía para una u otra nación parece poco realista.

Es probable, más bien, que en toda la historia también jugaran un papel relevante los intereses comerciales de los florentinos de la península Ibérica, que quizá Vespucio tenía que seguir tutelando de alguna manera incluso en este viaje. La red de sus intereses sobrepasaba los confines de las dos naciones y los mercaderes mantenían relaciones con los soberanos de ambas; este hecho les daba a ellos y a sus agentes la posibilidad de moverse con entera libertad de una a otra.

Desde luego la propuesta del rey de Portugal no pudo haberle llegado a Vespucio en un momento más oportuno. A los 45 años de edad no debía de pensar que aún le quedara mucho tiempo por delante y, tal vez después de que su proyecto de una nueva expedición al servicio de los Reyes Católicos fracasara, no albergaba muchas esperanzas de poder volver al mar. Comenzar de nuevo a ocuparse del comercio quería decir empezar otra vez desde cero y quizá ni tan siquiera él tenía la disponibilidad económica para hacerlo.

El soberano portugués le proporcionaba una ocasión única, un viaje cuyos fines eran los que él mismo deseaba. Iba a poder dedicar todas sus energías sólo a los problemas teóricos relacionados con la navegación, al estudio de la bóveda celeste que tanto le había interesado en el viaje anterior, al conocimiento de tierras lejanas. Iba a poder «de-

Lettera di Amerigo veſpucci delle iſole nuouamente trouate in quattro ſuoi viaggi.



Ilustración 24. Portada de la primera edición de la *Carta a Soderini*.

jar algo tras de sí», ganar fama para la posteridad por haber sido útil a la humanidad, dando un fin noble a su vida según los cánones morales de su educación humanística.

Vespucio aceptó y probablemente en los primeros meses de 1501 abandonó Sevilla por Lisboa con el fin de seguir desde cerca los preparativos de la expedición.

El segundo viaje

El segundo viaje transoceánico de Américo Vespucio también plantea a los historiadores muchos problemas de interpretación, e incluso en este caso parece que sea imposible extraer de las fuentes inequívocos elementos de juicio. Sobre este viaje hablan dos cartas manuscritas de Vespucio a Lorenzo de Pierfrancesco de' Medici; una desde el Cabo Verde fechada el 4 de junio de 1501 y otra del año siguiente desde Lisboa. Pero de este asunto también habla –dando informaciones en cierta medida diferentes– la *Carta a Soderini* (según la cual, como se ha dicho, se trataría no del segundo, sino del tercer viaje transatlántico de Vespucio, después de dos y no de uno, al servicio de España) y el *Mundus Novus.*

Este último, en realidad, recalca y amplía el relato de la tercera carta manuscrita, así es que la diferencia entre el uno y la otra pueden ser consideradas como unas variantes respecto a un texto-base común, que la carta manuscrita parece reproducir con más fidelidad.

Además, para este segundo viaje también existe una documentación cartográfica, que llega a revestir una importancia fundamental para la resconstrucción del itinerario, puesto que las cartas manuscritas son más bien pobres en indicaciones al respecto. Entre los muchos mapas, la mayoría de origen portugués, en los cuales es posible encontrar un reflejo de este viaje, uno es particularmente interesante: el llamado mapa Cantino, joya de la cartografía del siglo XVI y uno de los primeros ejemplares que ha llegado hasta nosotros de la producción portuguesa.

Este mapa, que se guarda hoy en la Biblioteca Estense de Módena, fue realizado en Lisboa por encargo de Alberto Cantino, agente del duque Ercole d' Este, y enviado a Italia a finales de 1502. En su parte izquierda representa los descubrimientos más recientes en América: al

norte el de Terranova; en el sector central de las Antillas de Colón y al sur las costas del Brasil visitadas por Cabral y por Vespucio.

Pero casi toda la primitiva cartografía americana lleva las huellas de este viaje, lo que demuestra la enorme resonancia que tuvo en la cultura geográfica de la época. La difusión de las noticias relativas al viaje a través de la cartografía seguramente estuvo favorecido no sólo por el papel que entonces tuvo la producción portuguesa como fuente de información geográfica, sino también por el hecho de que en las dos cartas en imprenta atribuidas a Vespucio –el *Mundus Novus* y la *Carta a Soderini*– justo después de este viaje se presentaba una nueva imagen del mundo.

Se ha discutido si Vespucio tenía o no el mando de la expedición: La *Carta a Soderini* –y en la misma línea el cronista portugués Damião de Gois y otras fuentes posteriores– señalan como comandante de la flota a Gonzalo Coelho, personaje del que sin embargo ningún documento prueba su participación en el viaje. Algunos estudiosos modernos han propuesto otros nombres: Andrea Gonçalves, Gaspar de Lemos, Fernão de Noronha. Pero ninguno de éstos puede ser confirmado, así como, teóricamente, ninguno podría quedar excluido. Más bien en teoría no se puede ni siquiera descartar que al mando de la expedición estuviese Vespucio. Esto no es imposible, sino improbable.

En efecto hay que pensar que las tripulaciones estaban formadas por gente de toda condición, que había sido reclutada con amenazas y halagos y que estaba convencida de afrontar viajes que en su mayoría tenían un altísimo coste de vidas humanas sólo con la perspectiva de hacer fortuna; gente que lo arriesgaba todo porque no tenía nada que perder, pero que no conocía la disciplina y que ante una decisión del comandante que hubiese considerado injusta o inoportuna no hubiera dudado en amotinarse. Por esto, el jefe de la expedición tenía que tener autoridad suficiente para controlar a esta indisciplinada chusma, una autoridad que difícilmente hubiera podido tener un «extranjero» como Vespucio, que, además, venía de España, tradicional rival en el mar. Hubiera sido fácil al primer indicio de insubordinación, acusarlo de espionaje y traición.

Por esto, es probable que el mando oficial hubiera sido confiado a un portugués. Pero, desde luego, cualquier decisión relativa a la ruta tenía que ser tomada de acuerdo con Vespucio, sobre el que recaía la responsabilidad del éxito de la misión.

Ni siquiera sabemos cuántos hombres formaron parte del viaje, pero todas las fuentes coinciden en afirmar que la flota estaba compuesta por tres barcos. Por lo que respecta a la fecha de la salida, la más aceptable parece ser la que se lee en la carta manuscrita de Vespucio a Lorenzo de Pierfrancesco de' Medici: 13 de mayo de 1501. El resto de las fuentes indican, de todas formas, fechas que se diferencian poco de ésa.

Como ya hemos dicho, Américo Vespucio partía a este su segundo viaje con un fin esencial y fundamentalmente científico, aunque tuviese una estricta relación con la solución de un problema político. Este fin era para él no sólo consecuencia de las circunstancias, sino también el resultado de la madurez intelectual verificada en aquellos años.

Cuando partió para el viaje anterior, indudablemente ya estaba dotado de una buena cultura, ya fuera general, como técnico-científica. Había perdido muchas noches estudiando navegación —como él mismo habría escrito más tarde al Medici— para observar el movimiento de los astros. Le interesaba el cielo austral, en el que hubiera querido encontrar una estrella que pudiese ser utilizada por los navegantes de la misma forma en que la estrella Polar era utilizada en el cielo boreal. Desde que los portugueses superaron el ecuador en sus viajes a lo largo de las costas africanas, se había identificado la Cruz del Sur como la constelación más cercana al polo celeste austral. Pero lo que Américo habría deseado hallar era una estrella que permitiese una mayor precisión en los cálculos.

En este viaje, Américo se proponía un objetivo más ambicioso: determinando la longitud de las costas suramericanas, habría aclarado las dudas de Colón sobre su naturaleza y hubiera podido averiguar la lejana tierra de la que formarían parte. Además, continuando su exploración, quizás hubiera podido encontrar el tan buscado paso occidental a las Indias.

La primera escala se hizo, como era costumbre en las expediciones portuguesas, en Cabo Verde. Aquí Vespucio tuvo la agradable sorpresa de encontrarse con dos de los barcos de Pedro Álvarez Cabral que volvían de la India. Sobre uno de éstos estaba un hombre que atrajo enseguida su atención.

Era un hebreo de origen polaco, que había tenido una vida muy aventurada. Nacido en Alejandría de Egipto, se había hecho musulmán

y después de muchas peripecias pasó al servicio del sultán de Bijapur, Yusuf Adil Khan, por cuenta del cual, cuando llegó Vasco de Gama a las islas de Anjediva, encabezó un ataque en contra de los portugueses. Hecho prisionero por éstos, abjuró por segunda vez de su propia fe y se hizo cristiano, asumiendo el nombre de Gaspar de Gama. A partir de aquel momento se convirtió en un valioso colaborador de los portugueses. Con ellos volvió por segunda vez a la India con la flota de Cabral.

Gaspar da Gama sabía muchas cosas sobre Oriente. Vespucio lo interrogó durante largo tiempo y recogió con mucha atención todas las informaciones que Gaspar le proporcionaba acerca de los puertos del océano Índico y las mercancías que en estos puertos se intercambiaban, y las transcribió en una carta a Lorenzo di Pierfrancesco de' Medici.

Esta carta lleva la fecha del 4 de junio de 1501. Subestimada por la historiografía vespuciana, que se ha concentrado más bien en el análisis de la experiencia americana del navegante florentino, posee, al contrario, una gran relevancia histórica. De hecho, no sólo se trata del primer documento, desde el punto de vista cronológico, que haya llegado a Europa con la noticia del éxito del viaje de Cabral [20], sino que proporciona una minuciosa serie de informaciones sobre la situación del comercio en el océano Índico, fotografiando –valga la expresión– el cuadro de los delicados equilibrios que desde aquel momento y en breve espacio de tiempo la llegada de los portugueses habría modificado profundamente. Por otra parte, también puede ser considerada como un espejo de la cultura y de los intereses geográficos de Vespucio, y como tal puede ser útil para comprender mejor las motivaciones teóricas de sus viajes. Poco después Américo partió.

El Nuevo Mundo

Para establecer con una cierta aproximación el lugar de la primera arribada a América, tendremos que conocer la ruta que se siguió. Pero

[20] La noticia oficial fue difundida por una carta del rey dom Manuel a los Reyes Católicos; las copias de esta carta, que han llegado hasta nosotros, llevan las fechas de 29 de julio y de 28 de agosto 1501.

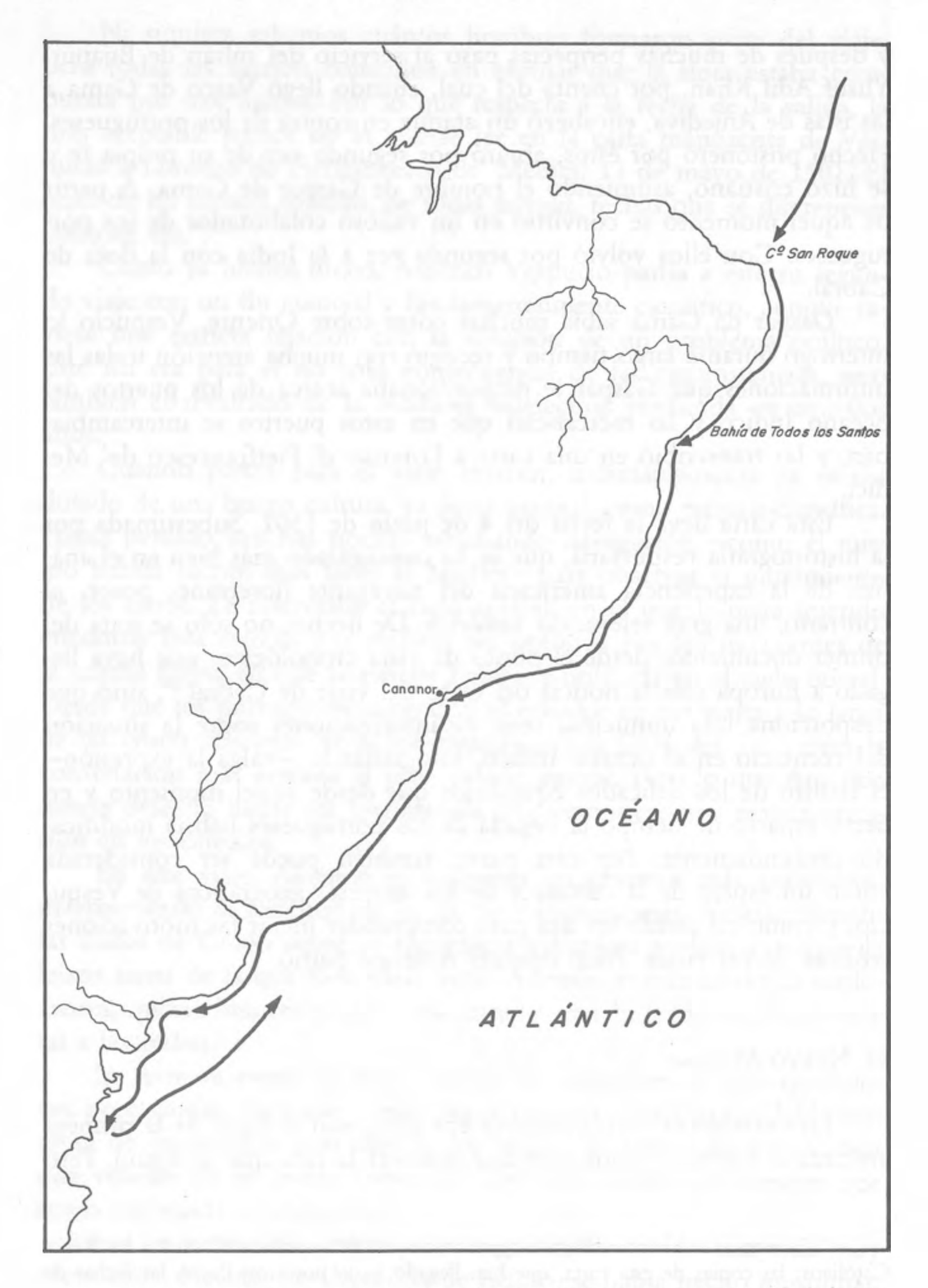


Ilustración 25. Segundo viaje de Américo Vespucio (1501-1502).

las escasas indicaciones que tenemos al respecto son tan contradictorias que no permiten reconstruirla. Sin embargo, el tiempo empleado en la travesía –sus buenos 64 días– hace pensar que la expedición se encontró con dificultades imprevistas, y que también la ruta estuvo afectada por éstas.

De todas formas, sabemos que los tres barcos llegaron a las costas americanas entre el 10 y el 16 de agosto, en una localidad del Brasil septentrional bastante cercana al actual cabo San Rocco, a 5 grados latitud sur. Es probable que, según la costumbre portuguesa, el desembarco estuviera acompañado por la toma de posesión y la instalación de un *padrão*, o sea un cipo de piedra en el que se grababa la fecha de llegada y las noticias esenciales para identificar la expedición que había efectuado el descubrimiento.

Si así fuera, el lugar de la arribaba podría ser el que en un atlante de João Teixeira realizado alrededor del 1600 lleva la inscripción «marco antiguo»; esto corresponde más o menos a un punto un poco al norte de un «Río Grande», muy probablemente cerca del actual río Potenguy [21]. La expedición se dirigió luego al cabo San Agostino, donde Vespucio midió cuidadosamente la latitud con los instrumentos astronómicos que llevaba consigo.

Desde este punto empezó un largo viaje explorativo. Siguiendo la línea de la costa primero hacia el este y luego hacia el sur y sur-suroeste, se hicieron diferentes escalas en lugares a los cuales, según la costumbre de la época, se daba a menudo el nombre del santo cuya fiesta se celebraba el día de la llegada o de la salida.

Estos nombres, transcritos en los mapas, nos permiten seguir a Vespucio en su viaje: desde San Miguel (25 de septiembre), al río San Francesco (4 de octubre), al río Santa Lucía (13 de diciembre), a la serra Santa Tomé (21 de diciembre), a la bahía dos Reis (los reyes Magos: 6 de enero, es la bahía de Río de Janeiro), al río Jordán (8 de enero, Bautizo de Jesús), y a São Antonio (17 de enero).

Después de estos topónimos los mapas recuerdan sólo la localidad de Cananor. Se trata de un curioso topónimo, que ha dado origen a infinitas discusiones. Es probable que con aquel nombre Vespucio qui-

[21] Según la recostrucción de M. Soares Pereira, *A navegação de 1501 ao Brasil e Américo Vespucio*, Río de Janeiro, 1984, 1984, pp. 179-195.

siese hacer alusión, como señal de buen augurio, a Cannanore, uno de los puertos más prósperos de la costa occidental del Deccán, del que Gaspar de Gama le había hablado en Cabo Verde. Más tarde fue transcrito como *Cananea* y trasladado más al sur.

Sin embargo lo que resulta más curioso es que Vespucio le asignó la latitud de 32 grados sur, pero escribió a Lorenzo di Pierfrancesco que desde aquel lugar veía la Osa Mayor muy baja en el horizonte.

Puesto que a 32 grados sur esta constelación no se pude ver, ya que desaparece a poco más de 25 grados 30 minutos, la localización de la Cananor vespuciana a 32 grados sur ha suscitado interminables discusiones. Vespucio fue acusado de ser un ignorante, incapaz de utilizar los instrumentos náuticos más elementales, o de haber querido falsear un dato —o sea la latitud real del lugar que llamó Cananor— para hacer creer que había efectuado un viaje más largo que el que en realidad había hecho, o incluso, de querer favorecer a España y perjudicar a Portugal, o, en cambio, de exactamente lo contrario.

Todas estas discusiones han acabado por demostrar sólo una cosa: que la interpretación de los documentos es tal vez muy difícil. A menudo la solución exacta es mucho más simple de lo que se piensa.

El enigma de la identificación de Cananor ha sido resuelto en época reciente por un estudioso suramericano, Rolando Laguarda Trias [22]. Éste ha demostrado que Cananor se encontraba a 25 grados sur, no a 32 grados. La errónea latitud de la carta vespuciana se deriva del hecho de que al sur del cabo San Agustín todas los hallazgos astronómicos habían sido efectuados no con métodos directos, sino indirectamente, a través del *Regimiento das Leguas*, un sistema que los portugueses utilizaban frecuentemente y que se basaba en la estimación de las leguas recorridas.

Convencido como siempre de la bondad de los métodos teóricos, Vespucio evidentemente subestimó el margen de error que un sistema de este tipo conllevaba. Sólo la alusión a la Osa Mayor ha permitido evidenciarlo.

Si se tiene en cuenta este «error», se puede explicar también por qué al sur de Cananor en los mapas contemporáneos la línea de la

[22] R. Laguarda Trias, *El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*, Montevideo, 1982.

costa se interrumpe bruscamente, como si la expedición no hubiese sobrepasado aquel lugar, mientras que en las fuentes escritas se dice que Vespucio navegó hasta los 50 grados sur (en algunas hasta los 51 grados o los 53 grados); y por qué mientras en la carta manuscrita a Lorenzo de Pierfrancesco de' Medici Vespucio escribe haber continuado siempre navegando a lo largo de la costa, la *Carta de Soderini* ofrece una versión más complicada de los hechos, asegurando que los barcos se dirigieron antes hacia el Siroco (o sea sureste), alejándose de la costa e internándose en mar abierto, y que luego el capitán mayor –Gonzalo Coelho– cedió a Vespucio el mando.

Ante todo hay que recordar que la expedición tenía como fin averiguar si las tierras tocadas por Pedro Álvarez Cabral, el año anterior, entraban a formar parte del ámbito de influencia portuguesa y de qué manera lo hacían.

Si mantenemos como hipótesis que por eso en Cananor Vespucio había efectuado un cálculo de la longitud y que el resultado conseguido le daba la certeza de encontrarse en el límite de aquel área, o sea en las inmediaciones con la raya, el extraño comportamiento de las fuentes tiene una lógica explicación. En efecto, puesto que más adelante la costa gira hacia el sur-suroeste, era verdad que ésta no podía pertenecer ya a Portugal, sino a España.

Como consecuencia es posible que para evitar la divulgación de una noticia que hubiera favorecido a España y perjudicado a Portugal, Vespucio se hubiera abstenido, así, de transcribir en los mapas cualquier indicio de las tierras descubiertas más allá de Cananor (o sea al sur de los 32 grados). Esta censura, probablemente, se extendió a todos los mapas que fueron elaborados sucesivamente en Portugal sobre la base de los de la expedición.

Por el mismo motivo en la *Carta a Soderini*, escrita en Lisboa y destinada a ser divulgada por la imprenta, se habla de una desviación hacia el sureste –cuyo significado puede ser sólo el de hacer creer que los barcos habían sido conducidos prudentemente al este de la raya– y se dice que el mando había sido confiado a Vespucio quien, al no ser portugués, hubiera tenido de todas formas menos responsabilidades hacia España. En cambio, en la carta a Lorenzo de Pierfrancesco de' Medici, tratándose de una carta familiar, no destinada a tener difusión alguna sino en los círculos doctos de Florencia, Vespucio no tuvo miedo de contar lo que efectivamente había ocurrido después de haberse

detenido en Cananor: en total, unos 10 meses de viaje a lo largo de las costas de la América meridional, a la búsqueda de aquel paso hacia las Indias que, si se hubiese encontrado, habría cambiado seguramente el equilibrio político entre las dos grandes naciones que se disputaban entonces el domino de los mares.

Durante nueve meses y medio —escribe Vespucio al amigo florentino— se navegó sin avistar el polo ártico, o sea al sur del Ecuador, hasta 50 grados sur (puesto que tampoco este valor fue medido directamente, en realidad la expedición no superó los 45 grados sur).

Navegando a lo largo de la costa, Vespucio probablemente vio, aunque sin detenerse a explorarlo, el estuario del río de la Plata. Ya era el mes de abril de 1502 cuando se decidió a tomar el camino de vuelta. El viento frío de la Patagonia empezaba a hacerse notar y las tripulaciones debían de estar muy agotadas.

De cualquier forma, por la enorme extensión de la costa explorada, Américo pudo extraer una certeza de capital importancia para la historia del conocimiento del mundo: de hecho se dio cuenta de que se encontraba frente a una masa continental distinta de Asia, un Mundo Nuevo hasta aquel momento desconocido para la geografía occidental. Sacó la conclusión de que había navegado por «una cuarta parte del mundo» y de haber llegado a una «tierra nueva» que era «tierra firme», o sea un nuevo continente.

Sin embargo, no hay que pensar que esto significa para él la negación total de las ideas de Colón. Lo que Américo había descubierto y de lo cual la cartografía de su tiempo dio enseguida testimonio era que la América meridional formaba un continente distinto del de Asia. Pero muchos mapas siguieron representando de una manera insegura y contradictoria la relación de América septentrional con Asia oriental, y a presumir una conexión terrestre entre las dos.

Igualmente importantes fueron los resultados del viaje en lo que respecta al estudio de los pueblos americanos. Durante la larga ruta hacia el sur, Américo Vespucio realizó diferentes paradas cerca de las aldeas de los indios. En la carta al Medici la descripción de sus hábitos y costumbres es mucho más detallada que la aportada por su primer viaje, aunque vuelve a proponer ciertos tópicos que ya habían llegado a ser comunes en la literatura de viajes relativa a América.

> Encontramos [según escribe] toda la tierra habitada por gente toda desnuda, así los hombres como las mujeres, sin cubrirse vergüenza

> ninguna. Son de cuerpo bien dispuesto y proporcionados, de colores blancos y de cabellos largos y negros, y de poca barba o ninguna [23].

E inmediatamente después añade una serie de informaciones detalladas relativas a la gente de una aldea en la cual se había detenido durante 27 días. Aquí vio hombres con la boca deformada por la inserción del disco labial, característico de las culturas tupí-guaraní, armados de arcos, flechas y piedras, «gente bellicosa y entre ellos muy crueles», que no sabían explicar la razón de sus continuas guerras sino diciendo que tenían que vengar la muerte de sus antepasados. Vio los restos de los banquetes rituales en los que acababan de matar y devorar a sus enemigos, y movido por la lástima compró a diez niños para salvarlos del sacrificio. Trató de comprender cómo vivían aquellos pueblos.

En la carta de Lorenzo de Pierfrancesco de' Medici cuenta haberse enterado que se alimentaban de los frutos de la tierra y del mar, dormían en las hamacas, descritas como «redes tejidas de algodón, colgadas en el aire sin otra cobertura», vivían en grandes casas comunes. La organización de las tribus le pareció la negació de todos los principios de la civilización:

> no tiene ni ley ni fe ninguna, viven de acuerdo a la naturaleza, no conocen la inmortalidad del alma. No tienen entre ellos bienes propios, porque todo es común; no tiene límites de reinos ni de provincia; no tienen rey ni obedecen a nadie: cada uno es señor de sí mismo... no administran la justicia, la que no es necesaria, porque no reina en ellos codicia [24].

Seguramente, el viaje de vuelta fue duro, pero no debió de prolongarse por largo tiempo. A primeros de mayo la expedición pasaba el ecuador. Antes de dejar América cargó unos cuantos palos de Brasil —la madera tintórea llamada en portugués *pão do Brasil*, de ahí el nombre de Brasil— y unas cuantas casias. Vespucio se había enterado por los indígenas que había oro y «otros metales y especias» pero no se detuvo a buscarlas.

El 22 de julio de 1502 las tres carabelas entraban en el puerto de Lisboa.

[23] A. Vespucci, *Cartas de viaje, op. cit.*, p. 76.
[24] *Ibidem.*

PILOTO MAYOR

Enseguida, tal y como hizo en 1500, al volver de su largo viaje, Américo se preocupó de escribir a su antiguo señor, Lorenzo de Pierfrancesco de' Medici. Le contó brevemente el viaje, le dio referencias de los pueblos que había visto y de los recursos que la conquista habría podido proporcionar.

Al terminar la carta, le informaba de que no tenía otros proyectos para el futuro, sino el de quedarse algún tiempo en Portugal en espera de las decisiones del rey.

Después de esta carta, en la vida de Américo Vespucio se abre otra laguna documental. Sólo según la *Carta a Soderini*, el 10 de mayo de 1503, él habría salido de nuevo desde Lisboa con seis barcos para ir a «descubrir Malaca». Pero de este viaje no existe indicio alguno en ningún documento de la época.

Algunos estudiosos consideran que, efectivamente, este viaje tuvo lugar. Citan el testimonio del sobrino de Américo, Juan Vespucio, que en el pleito de 1515 declaró que su tío había estado dos veces en el cabo San Agustín.

Por el contrario, quien no cree en este viaje aduce que Juan podía referirse a dos paradas efectuadas ambas durante el viaje de 1501-1502, tanto a la ida como a la vuelta, puesto que según la *Carta a Soderini* en este hipotético viaje de 1503 Américo habría seguido una ruta distinta, con lo que quedaba excluida por completo una parada en cabo San Agustín.

Con certeza se sabe únicamente que al regreso del viaje de 1501-1502, el rey de Portugal le concedió una condecoración, pero concluyendo en un acuerdo con algunos cristianos nuevos o sea judíos conversos, para la colonización del Brasil. Éstos se comprometían a construir una fortaleza y a enviar cada año seis barcos, con los que se tenían que explorar 300 nuevas leguas de costa.

Esto escribía desde Sevilla a Florencia Pedro Rondinelli, un comerciante amigo de Vespucio, el 3 de octubre de 1502, advirtiendo que Américo estaba en Lisboa pero que se estaba preparando para volver a España [25].

[25] *Cfr. Raccolta di Documenti Studi, pubblicat: dalla R. Commissione Colombiana*, Roma, 1984, parte III, vol. II, p. 121.

También sabemos que entregó al rey Manuel una pequeña obra en la cual había recogido «todas las cosas más notables» que había observado durante su viaje. Se trataba probablemente de un compendio de las reflexiones que pudo hacer estudiando el movimiento de los astros, observando el mar y sus movimientos e intentando aplicar a la navegación métodos racionales; una pequeña obra, pues, que no era una relación de sus viajes –como los defensores de la *Carta a Soderini* suponen, considerando que Vespucio quisiera referirse justamente a esta última o a una copia suya– sino un pequeño tratado de carácter náutico y cosmográfico, concebido en función de los problemas prácticos que las subsiguientes expediciones hubieran tenido que afrontar.

En efecto, los intereses de Vespucio se iban encaminando cada vez más hacia una dirección precisa, hacia una racionalización de las técnicas astronómicas y náuticas. A esta racionalización probablemente había contribuido la experiencia de 1501-1502 con los portugueses, maestros ya en sus aplicaciones prácticas. Podemos pensar que como en el caso de la observación de los astros en el viaje al servicio de España, Américo se había propuesto en este sentido mejorar los resultados alcanzados hasta aquel momento en las técnicas de navegación. No es casual que la fama de gran cosmógrafo le acompañase hasta la muerte e incluso la sobreviviese durante muchos años.

El 5 de febrero de 1505, el nombre de Américo Vespucio volvió a aparecer en un documento que le concierne directamente. Y se trata de un documento extremadamente importante, porque no sólo atestigua que entretanto él se había convertido en un gran experto en navegación, hasta el punto de que podía ejercer una influencia sobre quien en España gestionaba la organización de las expediciones de ultramar, sino que confirma su amistad con Colón. El documento es, en efecto, una carta del Almirante a su hijo Diego, que a la sazón residía en la corte.

Aquí, después de la muerte de la reina Isabel (24 de noviembre de 1504), Colón ya no tenía amigos o valedores. El rey Fernando, que nunca le había demostrado mucha simpatía, le evitaba para no tener que abrir la rancia cuestión de sus derechos desatendidos. En esta situación Colón se dirigió a Vespucio, que había sido convocado por el rey para tratar sobre temas de navegación, y le pidió que utilizara todos sus recursos para interceder confidencialmente en favor suyo. Le

dio una carta para que se la entregase a su hijo con el fin de que ambos pudieran ponerse de acuerdo sobre lo que se debía hacer.

Aunque, desconfiado como siempre, Colón envió paralelamente a esta carta otra nota (que llegó a su hijo por otro conducto), en la que le instaba a hacerse con la carta de Vespucio; las expresiones de estima y afecto que la citada carta vierte hacia él [26] prueban que la presunta rivalidad entre los dos grandes italianos, sobre la que se han tejido tan fantásticas historias, es pura fantasía.

De las palabras de Colón se intuye también que Américo le había tratado con todo el respeto que un hombre de su rango y de su experiencia merecía, y que le había dado esperanzas de hacer por él todo lo que estuviera en su mano. Y algo tuvo que hacer, porque en mayo del mismo año Colón consiguió por fin ser recibido por el rey.

A partir de ese momento, en lo sucesivo la vida de Vespucio se puede seguir mejor. El 15 de abril de 1505, en Sevilla, recibía 1.200 maravedíes como compensación por el trabajo prestado y por el que debía prestar para el montaje de una expedición en la que tenía que participar también Vicente Yáñez Pinzón.

Luego se fue a Toro, donde se encontraba el rey, y entre mayo de aquel año y agosto del siguiente se fue a Palos y a Moguer, siempre para preparar la misma expedición. Mientras tanto, el 25 de abril de 1505 había adquirido la ciudadanía española, conseguida –especifica el correspondiente decreto– en razón de los buenos servicios prestados al monarca y de los que se esperaba que prestaría en un futuro.

Su inteligencia, unida a la notable experiencia que había madurado, le convertía ya en la persona idónea para desarrollar también delicados encargos, como el que le fue encomendado por la Casa de Contratación de Sevilla en septiembre de 1506.

Como se sabe, después de la desaparición de Isabel de Castilla, España se encontraba ante un problema de sucesión. De hecho, la rei-

[26] Vale la pena citar las palabras textuales de Colón: «...Después de partido, fablé con Amérigo Vespuchi, portador d'esta, el qual va allá, llamado sobre cosas de nabigaçion; él siempre tubo deseu de me hacer plazer. Es mucho hombre de bien, la fortuna le ha sido contraria, como a otros muchos, sus trabajos non le han aprovechado tanto como la razón requiere. Él va por myo, y en mucho deseu de hazer cosa que redonde a my bien, si a sus manos está... Él va determinado de hazer por my todo lo que a el fuere posible...». *Cfr. Raccolta di Documenti e Studi*, etc., *op. cit.,* parte I, vol. II, p. 253.

na, al morir, había expresado la voluntad de que su reino fuese gobernado por su marido, Fernando de Aragón, y las cortes, en enero de 1505, habían aprobado esta decisión. Pero Felipe de Austria, marido de Juana, hija de los Reyes Católicos, reivindicaba sus derechos basados en una anterior designación de 1502. El acuerdo alcanzado entre los dos contendientes en 1505 había tenido una escasa duración, y cuando en mayo de 1506 Felipe y Juana llegaron a España, Fernando fue obligado a retirarse a sus dominios de Aragón.

En esta delicada situación los oficiales de la Casa de la Contratación se encontraban en una situación embarazosa, puesto que como súbditos de Castilla debían obediencia al nuevo rey, pero no sabían si Fernando podía todavía alardear de unos derechos sobre las rentas de las Indias. Por esta razón, aprovecharon el pretexto de informarle sobre una gran expedición que se preparaba en aquel momento, para enviarle a Vespucio, con el encargo secreto de que investigase cuáles eran exactamente las relaciones entre los dos soberanos, para que «sepamos dar lo suyo a cada uno».

No sabemos la forma en que Américo llevó a cabo esta misión. Pero seguramente el hecho de que se le encomendase es una prueba de sus aptitudes y de la confianza que sus superiores depositaban en él.

Entre 1506 y 1508, algunos autores han atribuido a Vespucio otras dos expediciones al Nuevo Mundo. En realidad la primera, que es la misma en cuyo montaje trabajara el anterior año, fue sólo un proyecto y la segunda no se llevó a cabo, quizá por la intervención del gobierno portugués.

El 25 de septiembre de 1506, Felipe el Hermoso murió y Fernando de Aragón volvió a ocuparse personalmente de la empresa de las Indias. Vespucio tuvo ocasión de encontrarse con él una vez más, en noviembre de 1507, cuando fue convocado a la corte con Vicente Yáñez Pinzón, Juan de La Cosa y Juan de Solís. Probablemente en esta ocasión fue cuando, en el marco de un plan orgánico de desarrollo de las actividades explorativas, se decidió instituir el cargo de piloto mayor y de otorgárselo a él.

No existen dudas de que este cargo había sido concebido precisamente por Vespucio. Las competencias del piloto mayor parecían estar modeladas sobre sus ideas.

El acta de nombramiento de la reina Juana lleva la fecha del 6 de agosto de 1508. En ésta, una vez constatada que la preparación técnica y científica de los pilotos de los navíos que se dirigían a las Indias no estaba a la altura de los problemas con los que tenían que enfrentarse, la reina ordenaba que fuesen oportunamente instruidos en el uso del cuadrante y del astrolabio, uniendo la teoría a la práctica.

En su calidad de piloto mayor, Américo Vespucio les debía enseñar todo lo que considerase oportuno, examinarlos y juzgar si estaban suficientemente preparados para el ejercicio de su profesión. Una segunda competencia que el decreto otorgaba al piloto mayor era la de la realización y puesta al día del *Padrón Real*, el mapa oficial sobre el que tenían que ser dibujadas las rutas hacia las Indias y los nuevos descubrimientos.

Vespucio se dedicó en cuerpo y alma a las actividades relacionadas con el cargo de piloto mayor, y éstas ocuparon completamente sus últimos años de vida.

De este período existen distintos documentos que le conciernen. Uno de los más significativos, del 1 de julio de 1510, confirma las estrechas relaciones que había mantenido con Colón. En efecto, aquel día, compareciendo como testigo ante un notario para averiguar la autenticidad de la firma del Almirante en una cuestión relativa a las rentas de su hijo Diego, él declaraba conocerla muy bien «porque le vido escribir y firmar muchas veces e porque fue su oficial del dicho señor don Xristoval Colon e tuvo sus libros».

Hacía cuatro años que Colón había muerto. También el final de Vespucio estaba próximo. Tenía tan sólo 56 años de edad, pero después de tantas vicisitudes estaba muy agotado y sufría de la malaria contraída en el transcurso de sus viajes. En abril de 1511 redactó un testamento, que sin embargo algún tiempo después revocó. Poco menos de un año más tarde, el 12 de febrero de 1512, murió.

Américo Vespucio en la historia del descubrimiento de América

Este sintético cuadro de la vida y de los viajes de Américo Vespucio se basa en los documentos y, especialmente, en los que parecen tener mayor probabilidad de referirse a él. Sin embargo, hay que tener en cuenta que toda la documentación vespuciana, como hemos visto,

plantea problemas de interpretación. Por esto, un juicio definitivo sobre Américo Vespucio no es todavía posible. De Colón es difícil reconstruir sus años juveniles, pero después de su traslado a España su vida es suficientemente conocida y documentada. En cambio, en la vida de Vespucio no existe un período del que se pueda decir lo mismo.

Víctima de polémicas nacionales o regionalísticas, Américo Vespucio ha sido maltratado a menudo por los historiadores. Deseosos de averiguar la veracidad de las fuentes y de reconstruir sus viajes, éstos han minusvalorado un hecho que es esencial para intentar definir su figura y su obra, a saber: que tanto cuando vivía, como durante mucho tiempo después de su muerte, él tuvo sobre todo fama de gran cosmógrafo.

Desafortunadamente, de lo que escribió, y en particular de la obra que sabemos que elaboró y que sirvió como guía para los navegantes de su tiempo, tenemos tan sólo escasas noticias. Sin embargo, sabemos que desde su primer viaje él se enfrentó con los problemas de la navegación y de las exploraciones de una manera que se puede definir como científica. Se pasó días y noches meditando sobre el régimen de los vientos, sobre el efecto de las corrientes, sobre los movimientos de los astros y sus aplicaciones prácticas. En una navegación como era la de los primeros exploradores del Nuevo Mundo, que había hecho enormes avances utilizando empíricamente los resultados de la experiencia, Vespucio se las ingenió para introducir criterios racionales y para teorizar sobre reglas científicamente válidas.

Él llevó a la mar la curiosidad de los humanistas florentinos, su cultura, su deseo de remontarse, más allá de las apariencias, a las causas de los hechos, que es la base y el fundamento de la ciencia. En esto consiste la gran novedad de su pensamiento, cuya superioridad sus contemporáneos reconocieron unánimemente. La necesidad de racionalizar los medios y las técnicas de la navegación, unida a la sed de conocimiento y a su insaciable curiosidad, también ésta típica de su cultura, distingue a Vespucio de todos los grandes navegantes contemporáneos suyos.

Pero hay más. A diferencia de Colón y de otros muchos de sus contemporáneos, él se dio cuenta perfectamente de la continentalidad del Nuevo Mundo. A través de sus escritos, tanto los auténticos como

los apócrifos, el «otro mundo» de Colón se convirtió en una realidad precisa, un «Nuevo Mundo».

Este Nuevo Mundo encontró en Vespucio su primer mentor. En el ambiente de los navegantes españoles de principio de siglo, él difundió una idea que probablemente había sido planteada de forma teórica, pero que aún no había encontrado un eco entre los que proyectaban y realizaban los viajes de exploración: la idea de una realidad geográfica que convertía a las Indias de Colón y a la Tierra de Santa Cruz de Cabral en un conjunto indivisible y orgánico, distinto de Asia.

Vespucio tuvo luego el mérito, aunque involuntario, de difundir esta misma idea –y con ésta el conocimiento del Nuevo Mundo– en la conciencia de los pueblos de Occidente. El punto de partida fueron sus cartas; el vehículo, la impresión de algunas, adaptadas al gusto y a las expectativas de los lectores. En particular el *Mundus Novus*.

En su parte central, o sea la dedicada a la descripción de los usos y costumbres de los indios y a la naturaleza del Nuevo Mundo, los mitos y las utopías de la Edad Media se concretan en una realidad que está contemplada al mismo tiempo con admiración y estupor, pero sin



Ilustración 26. El mapa de Martin Waldseemüller, 1507 con la primera atestación del nombre América.

renunciar nunca al postulado fundamental de la cultura del siglo XVI sobre la superioridad de Europa y de sus habitantes:

> En aquellos países hemos encontrado tal multitud de gente —se lee en el *Mundus Novus*— que nadie podría enumerarla, como se lee en el Apocalipsis: gente, digo, mansa y tratable; y todos de uno y de otro sexo van desnudos, no se cubren ninguna parte del cuerpo, y así como salieron del vientre de su madre, así hasta la muerte van... Son ágiles en el andar y en los juegos y de una franca y venusta cara, que ellos mismos destruyen, pues se agujerean las mejillas y los labios y las narices y las orejas, y no se crea que aquellos agujeros sean pequeños, o bien que tuvieran uno solo, pues he visto muchos, los cuales tienen en la cara solamente 7 agujeros, cada uno de los cuales tenía el tamaño de una ciruela» [27].

Aquí, evidentemente, la abundancia de detalles es prueba de veracidad, de experiencia directa.

Igual de feraz y salvaje a la vez es la naturaleza:

> La tierra de aquellos países es muy fértil y amena, y abundante de muchas colinas, montes e infinitos valles, y regada por grandísimos ríos y salubérrimas fontes, y copiosamente llena de dilatadísimas selvas densas y apenas penetrables, y de toda generación de fieras. Árboles grandes arraigan allí sin cultivador, de los cuales muchos frutos son deleitables al gusto y útiles a los humanos cuerpos, otros verdaderamente al contrario, y ningún fruto es allí semejante a los nuestros» [28].

Tranquilizadora y maravillosa, la realidad americana quedaba así reconducida a los esquemas geográfico-fantásticos tradicionales y codificada de esta forma entraba a formar parte del patrimonio de la cultura europea.

[27] A. Vespucci, *Cartas de viaje*, *op. cit.*, p. 93.
[28] *Ibidem*, pp. 95-96.

bastaba nunca el postulado fundamental de la ciencia del siglo XVI sobre la superioridad de Europa y de sus habitantes.

[illegible]

Este Nuevo Mundo encontró en Vespucio su primer cantor. En [illegible]

otro sexo tan desnudos, no se cubren ninguna parte del cuerpo, y así como salieron del vientre de su madre, así hasta la muerte van. [illegible]

[illegible]

Aquí, evidentemente, la abundancia de detalles es prueba de veracidad, de experiencia directa.

[illegible]

La tierra de aquellos países es muy fértil y amena, y abundante de muchas colinas, montes e infinitos valles, y regada por grandísimos [illegible]

[illegible]

VII

SEBASTIÁN CABOTO: LA ESFINGE DE LA HISTORIA AMERICANA

La interpretación de la figura de Sebastián Caboto entre la historia y la moral

Aún más que Cristóbal Colón, que Américo Vespucio u otros discutidos protagonistas de la época de los grandes descubrimientos geográficos, Sebastián Caboto ha sido objeto de contradictorios juicios.

Indudablemente él se presta a críticas e ilaciones. Más bien se puede decir que no existe en la historia del descubrimiento y de la exploración de América un personaje más difícil de descifrar. Todavía hoy quizá la definición más apropiada de él es la que en el siglo pasado dio Charles Deane: «Esfinge de la historia americana» [1].

Ante la objetiva dificultad para orientarse en una documentación ambigua y contradictoria, superabundnte y llena de lagunas a un tiempo, muchos historiadores han elegido la solución más fácil, simplemente eliminando el incómodo nombre de Sebastián Caboto de la historia del Nuevo Mundo, negando que él haya podido contribuir con cualquier aportación a su conocimiento y considerándolo un vulgar fanfarrón. «Un falsante de primer orden... un ignorante y un embustero» –lo definió José Toribio Medina, autor del más voluminoso y documentado libro sobre él [2]– y este juicio, dictado en realidad por fuertes motivaciones sentimentales, ha pesado y pesa todavía en su imagen.

[1] *Cfr.* J. Winsor, *Narrative and Critical History of America*, Londres, 1886-1889, vol. I, pp. 11-58.

[2] J. Toribio Medina, *El veneciano Sebastiano Caboto al servicio de España*, Santiago, 1898. Este estudio recoge toda la documentación conocida hasta aquel momento acerca

Pero –es inevitable preguntarse– ¿es posible que un hombre de este tipo haya podido gozar de la fama de la que Sebastián Caboto disfrutó en su tiempo? Y sobre todo, ¿es posible que dos grandes naciones, España e Inglaterra, entonces a la vanguardia, con Portugal, en la náutica y en las exploraciones, no sólo hayan tolerado, sino que incluso lo han apreciado y honrado, hasta disputarse repetidas veces sus servicios? ¿No es un poco ingenuo pensar que dos soberanos del calibre de Carlos V y Enrique VIII y sus colaboradores hayan podido dejarse embrollar tan grosera y reiteradamente por un vulgar «farsante», aunque sea de «primer orden»?

En realidad, esta «esfinge de la historia americana» es emblemática de un problema más general en la historiografía de la época de los grandes descubrimientos. A causa de la falta de una documentación suficientemente exhaustiva y sobre todo digna de fe, las vicisitudes de Sebastián Caboto, como la de otros navegantes y exploradores de la primitiva historia americana, han sido reconstruidas a finales del siglo pasado basándose en criterios no sólo históricos sino también y ante todo morales, fuertemente condicionados a su vez por los prejuicios nacionalistas de aquella época.

Con gran ingenuidad y con escaso sentido histórico, se ha dado así por descontado que Sebastián Caboto y sus contemporáneos pensasen y actuasen como era lógico, moral y patriótico pensar y actuar tres siglos más tarde. El amplio margen que la falta de documentos dejaba a las hipótesis favoreció las ilaciones y los historiadores se olvidaron de que aunque hubiera sido posible demostrar que Sebastián Caboto fue un vulgar embaucador, no se podía negar apriorísticamente, sólo por esto, que él hubiese contribuido al conocimiento de América.

Desde luego, no hay duda de que él tuvo en distintas ocasiones una actitud incorrecta, por lo menos según los cánones morales de hoy y aún más naturalmente según los del siglo pasado. Pero también es verdad que algunos de sus comportamientos fueron mal interpretados incluso en su propia época.

del navegante veneciano, pero se resiente fuertemente de las aporías de la historiografía que le concierne, que todavía no poseía –además– los documentos que han permitido reconstruir con suficiente aproximación los viajes de Juan Caboto. Para el papel que tenía en estos últimos, *cfr.* J. A. Williamson, *op. cit.*

Como Américo Vespucio, Sebastián Caboto tuvo ante todo la gran culpa de ponerse al servicio de dos grandes potencias marinas, interesadas ambas en una expansión transoceánica y por tanto rivales. Esta rivalidad pesó en los acontecimientos de su vida y aún más en la manera en la que fueron juzgados. Luego, a menudo, éstos fueron intencionadamente envueltos en el misterio, y por esto los documentos que han llegado hasta nosotros logran dar tal vez sólo una imagen distorsionada o parcial.

También hay que tener en cuenta el hecho de que Sebastián Caboto vivió largo tiempo, tan largo como para cancelar con su fama la de su padre; y que durante casi toda la vida se dedicó a la organización de viajes transatlánticos. Por esto sus biógrafos, empezando por los que tuvieron ocasión de conocerlo directamente, se equivocaron mucho respecto al número y a los acontecimientos de las expediciones en las que él participó.

El gran aprecio de sus contemporáneos, si por un lado nos lleva a considerar con mucha prudencia los juicios que fueron emitidos en el pasado sobre lo realizado por él, por otro explica por qué en su época la circulación de las noticias sobre él fue tan intensa. Sin embargo, no se puede minusvalorar el hecho que, pasando de boca en boca, éstas estaban fatalmente sujetas a modificaciones.

Así, por ejemplo, surgió el relato del llamado «gentilhombre mantuano».

Consideradas las respectivas diferencias, este relato —que con el planisferio de 1544, al que ya nos hemos referido a propósito de Juan Caboto ha sido durante años la fuente principal de las noticias, desgraciadamente inexactas, acerca de su hijo Sebastián— ha constituido el mismo lastre negativo que la *Historia del Almirante* tuvo para Colón, o la *Carta a Soderini* para Vespucio. En los tres casos se trata de documentos que interpretados a la luz de otros testimonios pueden contribuir a la reconstrucción histórica, pero que tomados uno a uno y sin una preliminar investigación crítica pueden en cambio generar —como de hecho han generado— grandes equívocos.

En el *Discorso sopra li viaggi delle spetierie* escrito en 1547 y publicado tres años más tarde en el primer volumen de su célebre colección [3], Giovan Battista Ramusio cuenta un diálogo que había te-

[3] G. B. Ramusio, *op. cit.*, vol. I, fols. 372v-375r.

nido tiempo atrás con un sucintamente identificado como «gentilhombre mantuano», definido por él como «grandísimo filósofo y matemático». Éste, después de haber tenido una larga disquisición con Ramusio y otros de sus doctos amigos venecianos acerca de los viajes efectuados en distintas partes del mundo, cuando llegó a hablar de los de Jacques Cartier en la Nueva Francia, se sorprendió mucho de que sus interlocutores no estuviesen al corriente de las hazañas explorativas de su ilustre conciudadano Sebastián Caboto, «hombre de gran cultura y experiencia, experto en las cosas concernientes a la navegación y a la cosmografía, y tal que en España hoy no existe alguien que se le pueda comparar».

Habiéndole sido requeridas aclaraciones, contó entonces brevemente la vida de Caboto tal y como —según él— se la había contado el propio Caboto algunos años antes en Sevilla.

Su padre —había dicho el gentilhombre mantuano— era un comerciante veneciano que se había trasladado con su familia a Londres. Después de su muerte, ocurrida en la época del regreso de Colón de las Indias, Sebastián armó con el consentimiento de Enrique VII dos carabelas y salió, a principios del verano de 1496, en dirección noroeste, pensando encontrar en su camino el Catay y desde allí poder alcanzar la India.

En «unos cuantos días» encontró una tierra desconocida y costeándola prosiguió hasta la latitud de 56 grados norte. Sin embargo, aquí tuvo que verificar que la costa giraba al levante, «de que había tenido gran disgusto». Fue entonces más al sur, navegó hasta la Florida, hasta que se vio obligado a tomar el camino de vuelta a causa del agotamiento de las provisiones de víveres.

Una vez que llegó a Inglaterra y habiendo encontrado una situación poco favorable a causa de la guerra de Escocia —siguió el gentilhombre— se pasó al servicio del Rey Católico por cuenta del cual llevó a cabo un viaje a las costas de Brasil, hasta el río de la Plata, remontándolo durante más de 600 leguas. Después de esta hazaña, realizó «muchas otras navegaciones», hasta que, ya viejo, prefirió dedicarse a adiestrar a los jóvenes reclutas, instalándose en Sevilla, donde desarrollaba sus cometidos como piloto mayor de la Casa de la Contratación.

La gran difusión de la obra de Ramusio, unida a la escasez y a la ambigüedad de otras fuentes, ha dado pie a que en el pasado se concediera mucho crédito al relato del gentilhombre mantuano, y que se

haya utilizado como base para la reconstrucción de la vida de Sebastián Caboto. Su confusión se ha transmitido así a los estudios concernientes al navegante veneciano [4], y también a los relativos a su padre. El hallazgo de la carta de John Day a Colón permitió aclarar suficientemente el caso de Juan Caboto; es de desear que pronto pueda ser posible hacer lo mismo —y de una manera definitiva— también con Sebastián.

Los orígenes y la preparación

De momento, los documentos de los que disponemos nos dicen muy poco. Sabemos que Sebastián, segundo hijo de Juan Caboto, nació en Venecia antes de que su padre se trasladase a Inglaterra. Esto es cierto, aunque a menudo, sobre todo en los primeros tiempos de su estancia en España, él se declaró inglés.

Algunos historiadores han interpretado esta declaración como una prueba de su sistemática falsedad y de la falta de amor patrio. Pero aparte del hecho de que hablar de amor patrio para un italiano del siglo XVI es ridículo, hay que pensar que cuando Sebastián Caboto llegó a España, habían transcurrido por lo menos 15 años de su juventud en Inglaterra, probablemente adoptando las costumbres y las maneras de vivir de este país. Lógico entonces que él se sintiera tan inglés como veneciano.

Que así fuera lo da a entender el mismo Sebastián, cuando en 1522 declara a Gaspare Contarini: «Señor Embajador, para decirle la verdad, yo nací en Venecia pero crecí en Inglaterra» [5], reconociendo así, como era justo, su propio origen veneciano, pero también la porción de inglés que le correspondía al haber transcurrido en aquel país los años más importantes para su formación.

[4] En el mes de diciembre de 1522 Caboto tomó contacto en secreto con la república de Venecia, a través precisamente de su embajador Gaspare Contarini, para examinar la perspectiva de pasar al servicio de la Serenísima. El proyecto fue adelante hasta la primavera del año siguiente, pero luego las negociaciones se interrumpieron, quizá también porque Venecia no juzgó oportuno comprometerse en planes de navegación atlántica.

[5] *Cfr.* Petrus Martyr de Angleria, *Opera*, Graz, 1966, p. 125.

Por lo que respecta a la fecha de su nacimiento, no tenemos ningún documento del que sea posible deducirla con seguridad. Sin embargo, existen cuatro declaraciones al respecto del propio Sebastián Caboto. Tres son aproximativas: en dos –de 1536 y de 1538– afirma tener «más de cincuenta años de edad» y en una de 1543 «sesenta años más o menos». Por otro lado, una cuarta declaración es más precisa y es del 10 de abril de 1538, cuando afirmó tener 58 años. Podemos por esto argüir que nació entre abril de 1479 y abril de 1480.

En 1497, cuando su padre emprendió el primer viaje, Sebastián tenía entonces 17 ó 18 años. Según algunos autores, que niegan su participación en el primer viaje de Juan Caboto, habría sido demasiado joven para acompañarlo. En realidad, en aquella época, 17 años era una edad más que suficiente para cualquier cosa. Basta con pensar en Hernando Colón, segundo hijo de Cristóbal, que acompañó al Almirante en el cuarto viaje, compartiendo con él las terribles vicisitudes de aquella experiencia cuando todavía no tenía catorce años.

No hay razón para descartar por esto que –como quiere la tradición– Sebastián Caboto hubiera tomado parte en el primer viaje de su padre. Además de que en la carta patente de 1496, Enrique VII concedía los mismos privilegios a Juan Caboto y a sus tres hijos, explícitamente nombrados: Ludovico, Sebastián y Sancho. Del primero y del último, después de esta fecha, se pierde el rastro, pero nada descarta que los tres hubieran podido seguir a Juan en su primera travesía del Atlántico, y ni siquiera que éstos hayan participado en el viaje siguiente. Sebastián podría haber sobrevivido al naufragio con el que, se supone, habría terminado el segundo viaje por algún extraño motivo, quizá porque se hubo embarcado en un navío distinto al que viajaban su padre y sus hermanos. También de Sebastián se pierde el rastro hasta abril de 1505.

Sin embargo, mientras tanto, a pesar del fracaso y quizá también debido a la trágica conclusión del segundo viaje de Juan Caboto el interés por sus descubrimientos no se había apagado. Éste, por el contrario, se había reavivado cuando se difundió la noticia de las expediciones de los hermanos Cortereal, que entre 1500 y 1503 salieron a la búsqueda de un camino septentrional a las Indias, y que como Juan Caboto, habían atracado en las costas de Terranova.

Antes que ellos, como se recordará, João Fernández, había alcanzado Groenlandia, pero descontento y preocupado por el apoyo que

Gaspar Cortereal había conseguido del rey de Portugal se trasladó a Inglaterra, después de haber logrado fundar junto a algunos comerciantes de Bristol un consorcio para proseguir con la exploración de su *Terra Labradoris.* Por esto, entre 1501 y 1505, con la aprobación de Enrique VII salieron de Bristol al menos cuatro expediciones dirigidas al noroeste.

La realización de estas hazañas –la de los Cortereal y la del consorcio anglo-azoriano de João Fernández– había acabado por demostrar, una vez más, que el Asia de Juan Caboto, como la de Colón, era una ilusión. En su lugar se había ido dibujando poco a poco un conjunto de tierras distinto aunque todavía no bien definidas en sus dimensiones y en sus relaciones. La idea que se tenía de estas tierras en los primeros años del siglo XVI se puede deducir de la cartografía contemporánea, que la representa de una manera mucho más característica: casi siempre Groenlandia aparece como una península de la Europa septentrional, mientras que más al oeste Terranova y la parte septentrional del Labrador aparecen dibujadas juntas, bajo el nombre de *Terra del rey de Portugal* o *Terra de Corterealis* en los mapas de origen portugués más antiguos, o de *Terra Nova* o *New Found Land* en otros. En cualquier caso, el conjunto de estas tierras, a pesar de su proximidad, constituían un gran obstáculo en el camino septentrional hacia las Indias soñando por Juan Caboto.

Probablemente en aquellos años Sebastián vivía con su madre en Bristol. El 3 de abril de 1505, Enrique VII le concedió una renta anual de 3 libras por los servicios que le había prestado, servicios que además no sabemos en qué consistían. Por entonces debía de tener 25 años o poco más y quizá, aunque no estuviera implicado directamente en los viajes anglo-azorianos al noroeste, seguía con interés su desarrollo, quizá ocupándose en tierra de las tareas relativas a su organización. Los privilegios que le habían sido otorgados a él, a su padre y a sus hermanos estaban aún vigentes y él hubiera podido hacer valer sus propios derechos si hubiese sido posible demostrar que los nuevos descubrimientos estaban incluidos en los mismos territorios de los que su padre había tomado posesión en nombre del rey de Inglaterra. Pero nada prueba que lo hiciera.

Quizá desde entonces se había dado cuenta de que Juan Caboto, aunque de buena fe, cometió un error identificando la tierra que había tocado con un extremo de Asia. Y, es posible que, justamente por esto,

en lo sucesivo hablara tan poco de la hazaña paterna. Sin embargo, la constatación de aquel error tuvo que inducirlo a reflexionar para encontrar la solución del problema geográfico creado por la inesperada presencia del Nuevo Mundo en el camino noroccidental hacia las Indias, puesto que esta búsqueda se convirtió en la idea que dirigió toda su actividad, en la preocupación constante de todos sus proyectos.

El enigma del paso al noroeste

En diciembre de 1522, hablando con el embajador veneciano Gaspare Contarini, Sebastián Caboto afirmaba conocer un camino secreto hacia las Indias «de gran utilidad», que él mismo había encontrado y descubierto.

Éste es el único testimonio directo –si se puede llamar así– de su viaje en busca del paso al noroeste. Por otro lado, tenemos muchos testimonios indirectos. Pero éstos son tan contradictorios entre sí que muchos estudiosos han acabado por negar que aquel viaje se hubiera realizado nunca. Sin embargo, si eliminamos en la vida de Sebastián Caboto ésta, que sin lugar a dudas fue la experiencia más significativa después de aquélla –o aquéllas– que realizó con su padre, resulta que es verdaderamente difícil de comprender los acontecimientos posteriores. El hecho de que de este viaje hablen varios autores que recogieron sus informaciones en lugares y tiempos distintos parece confirmar, además, que efectivamente se realizó.

Entre los testimonios indirectos el más autorizado es el de Pedro Mártir: éste es incluso, en orden cronológico, el primero. Hombre de una gran cultura, perfectamente al corriente de los acontecimientos políticos de España por su posición en la corte, difícilmente Pedro Mártir proporcionaría informaciones que no tuviesen un mínimo de fundamento. Ahora bien, en el III capítulo de la III *Decade*, escrita en 1515 y publicada el año siguiente [6], él trata de las corrientes del Atlántico –argumento que visiblemente le fascina– intentando dar una explicación. Y a este propósito cita la opinión de un «experto», Sebastián Ca-

[6] Que todos los océanos se comunicaran entre sí era una idea que Pedro Mártir mantenía con fuerza, de acuerdo con las concepciones geográficas de Colón.

boto precisamente, que afirma conocer bien y haberle tenido como huésped en su propia casa.

Según Sebastián Caboto –escribe Pedro Mártir– aquellas corrientes se debían a la existencia de un paso, al norte de las costas americanas, a través del cual las aguas del Atlántico fluyen hacia atrás, uniéndose a las de otros mares[7]. Sebastián Caboto lo sabe muy bien –sigue Pedro Mártir– porque ha realizado un viaje en aquellas latitudes.

Sigue una breve relación de este viaje. Según Pedro Mártir, una vez conseguida la aprobación de Enrique VII de Inglaterra, Caboto armó a su cargo dos barcos y salió con una atripulación de 300 hombres dirigida al noroeste. Navegó así hasta que los hielos flotantes le cortaron el camino. La máxima latitud había sido alcanzada en el mes de julio, cuando la luz del sol era constante durante todo el día.

Habiéndose dado cuenta de que no podía seguir más adelante, dirigió la proa a sur-suroeste, navegando a lo largo de las costas americanas hasta la latitud del estrecho de Gibraltar, dejando la isla de Cuba a su izquierda. Durante este viaje, Sebastián Caboto dio el nombre de Tierra de Baccallaos a la tierra tocada por él, poblada por un gran número de osos y habitada por gentes vestidas con pieles de animales.

Pedro Mártir no dice cuándo se habría realizado este viaje, pero la fecha se puede deducir por otra alusión a Sebastián Caboto contenida en el VI capítulo de la VII *Decade*[8]. Sobre la base de esta referencia, el viaje se habría realizado entre el 1508 y el 1509.

Por el número de los barcos, la dirección inicial y –en parte– también por la continuación del itinerario, el relato de Pedro Mártir recuerda, cómo se ve, de una forma bastante aproximada al viaje del que habla el gentilhombre mantuano. Pero seguramente es más lógico. Además de Pedro Mártir y del gentilhombre mantuano, tenemos otros testimonios que conciernen a este viaje. Éstos disienten sobre todo en lo que se refiere al valor atribuido a la máxima latitud que Caboto hubiese alcanzado. En la traducción italiana del *Sumario* de Pedro Mártir se habla de 55 grados norte; pero otras fuentes dan distintos valores, que van de los 58 grados norte de Gómara a los 67 grados 1/2

[7] Petrus Martyr de Anglería, *op. cit.*, p. 227.
[8] Para todo esto, *cfr.* J.A. Williamsonn, *op. cit.*, pp. 145-172.

norte de sir Humphrey Gilbert. Pero en conjunto, más allá de las diferencias, es innegable que existen entre todas las fuentes algunos elementos en común, y es justo su compendio lo que hace verosímil la hipótesis de que el viaje se hubo realizado.

Trateremos de reconstruirlo. Fue seguramente un viaje muy largo. En efecto, mientras diversas fuentes dicen que Caboto alcanzó la máxima latitud en el mes de junio o de julio, sabemos por un informe hecho por Marco Contarini al Senado véneto en 1536 que él volvió a Inglaterra después de la muerte de Enrique VII. Ya que ésta ocurrió el 21 de abril de 1509, debemos admitir que, partiendo a finales de la primavera o al inicio del verano de 1508, Sebastián Caboto regresó después de, al menos, diez meses.

Por tanto, es posible que en este largo espacio de tiempo él recorriera el itinerario del que habla Pedro Mártir (e incluso otras fuentes), navegando a lo largo de la costa americana desde los 67 grados 30 minutos norte hasta los 36 grados norte (la latitud del estrecho de Gibraltar), o mejor quizá hasta los 38 grados norte, como nos refiere Francisco López de Gómara. Sin embargo, es imposible que esta latitud se pudiese encontrar al oeste de Cuba, como se puede ver en el mapa geográfico, y es incluso imposible que hubiese tocado Florida, a menos que no bajase mucho más al sur.

Es, en fin, inexacto que fuera él el que le diese el nombre a la Tierra de los Baccallaos, o sea a la parte occidental de Terranova. La categórica afirmación de Pedro Mártir –retomada después también por López de Gómara– es errónea. Además de difícil creer que Pedro Mártir no supiese que la Tierra de los Baccallaos había sido llamada así por los portugueses, parece lógico pensar que él quisiese de cualquier modo atribuir a un navegante que estaba ahora al servicio de España una parte del mérito en el descubrimiento de Terranova.

En realidad, incluso si no hay que descartar que en el transcurso de este viaje Sebastián Caboto hubiera permanecido en algún lugar no explorado aún de las costas de aquella isla, la Tierra de los Baccallaos habría sido descubierta algún año antes. En cambio, desde hacía algún tiempo los pescadores de merluza portugueses habían empezado a frecuentarla con regularidad.

También el número de 300 hombres de la tripulación, que después de Pedro Mártir ha sido repetido por Gómara y André Thevet, parece exagerado, puesto los barcos eran sólo dos y ni siquiera debían

de ser muy grandes, teniendo en cuenta los fines que se proponía Caboto. En este caso quizá nos hallemos ante un error de transcripción o de imprenta –300 en lugar de 30– que como a menudo ocurre se transmitió de un autor al resto de los que recabaron noticias de él posteriormente.

En cambio, lo que parece evidente y sobre lo que concuerdan todas las fuentes en que Sebastián Caboto se convenció de que más allá de los hielos flotantes que le obstruían el camino estaba el paso hacia el noroeste, hacia el Catay. Ésta era su meta, tal y como lo fue para su padre.

El siguiente itinerario a lo largo de las costas norteamericanas tuvo como propósito el de averiguar que no existieran otros pasos. Y precisamente porque a lo largo de aquellas costas no los logró encontrar, él consideró excepcionalmente importante su descubrimiento. La vía septentrional al Catay, a través de la cual los hielos flotantes le habían impedido en aquel momento pasar, era la única. Este descubrimiento había sido de enorme importancia, si se tiene en cuenta que todas las naciones europeas empeñadas en una política de expansión atlántica podían tener interés en apropiárselo. Probablemente fue por esta razón por lo que Sebastián Caboto consideró tener un as en la manga y a partir de aquel momento hizo todo lo que estaba en su mano para jugarlo de la mejor manera posible.

Según James A. Williamson, que estudió a fondo la figura de este navegante, la confusión y las discrepancias entre las fuentes que tratan de este viaje derivarían del hecho de que sólo poco tiempo de su conclusión él se trasladó a España [9]. Aquí le habría sido ordenado no hablar de ello. En efecto, si cualquier otra nación hubiera conocido los resultados de aquel viaje y hubiera utilizado el camino hacia las Indias que Caboto consideraba haber descubierto, España –que estaba todavía buscando un paso en las medias latitudes– hubiera resultado perjudicada. Pero, a pesar de esta prohición, Sebastián Caboto no pudo evitar contar su propio descubrimiento a los amigos. De esta manera algo debió haberse filtrado, como ocurre en estos casos, confiado a la memoria de personas que no estaban directamente interesadas en el asunto o que tenían escasos conocimientos geográficos. La relación del

[9] *Ibidem*, p. 149.

viaje debió de sufrir enseguida deformaciones y cambios, y con el tiempo habría acabado por confundirse con el recuerdo de los anteriores viajes de Juan Caboto.

Pero el eco de la empresa dejó una huella en la cartografía. En el globo diseñado por Gemma Frisius e impreso en 1537, en el interior de un bien dibujado paso al noroeste –cuyo descubrimiento se dice que se debe a los hermanos Cortereal– se ve una *Terra per Britannos inventa*, que podría corresponder a la parte meridional de la bahía de la Hudson, último término –siempre según Williamson– del viaje de Sebastián Caboto.

¿Un viaje transatlántico en 1516?

Sebastián Caboto probablemente tenía la ilusión de haberse cerciorado de la existencia del paso del noroeste y por esta razón consideraba tener en sus manos una verdadera fortuna. Él sabía que las tres mayores potencias marítimas de la Europa occidental tenían interés por tomar posesión del citado paso: Portugal para proteger su vía oriental hacia las Indias, España por conseguir el monopolio de la vía occidental e Inglaterra por concluir la búsqueda iniciada por Juan Caboto.

Muy probablemente intentó aprovecharse enseguida de la situación, ofreciendo con la debida prudencia su descubrimiento al que mejor pudiera recompensar [10]. No tenemos que sorprendernos de este «sentido de los negocios» de Caboto. Él había nacido y crecido entre comerciantes; tenía –y tuvo siempre– una gran ambición por salir de la masa. Su padre había intentado, como Colón, adquirir títulos nobiliarios, pero el señorío de cualquier tierra perdida en el océano, que los diferentes soberanos concedían con extrema facilidad a quien fuera, ya no tenía el mismo valor. Faltaba sólo el dinero. ¿Por qué razón hubiera tenido que renunciar a ésta?

Una vez que volvió a Inglaterra, Sebastián se encontró con una desagradable sorpresa. Enrique VII había muerto y su sucesor, su hijo

[10] Sin embargo, éste no es el caso de las negociaciones con Venecia, que se desarrollaron en un ulterior momento, cuando Caboto gozaba en España de una óptima posición.

Enrique VIII, demostraba un escaso interés hacia los proyectos explorativos. Probablemente fue en este momento cuando entró en contacto con el gobierno español.

Tres años más tarde partía hacia España. En Burgos tuvo una primera conversación con Juan Rodríguez de Fonseca, el astuto arzobispo de Palencia, que por entonces estaba al frente de la gestión de las colonias americanas y de la organización de las expediciones explorativas y con Lope Conchillos, influyente consejero del rey. Después de esta conversación fue convocado a la corte por el rey Fernando y fue nombrado Capitán de mar, con un sueldo de 50.000 maravedíes al año.

La cédula de nombramiento data del 22 de octubre de 1512. Poco después, Sebastián volvió a Inglaterra para arreglar sus negocios y para ocuparse del traslado de su familia. En efecto, por aquella época se había casado con una inglesa de nombre Juana y tenía un hija, Elizabeth.

No sabemos si su mujer lo siguió hasta Sevilla, donde Sebastián se instaló y donde lo encontramos ya en los primeros meses de 1514. Pero a finales de aquel año era viudo. En 1523 Sebastián Caboto se casó por segunda vez con Catalina Medrano, viuda de un tal Pero Barba, cuya madre, Catalina Cerezo, era la hermana de María Cerezo, la viuda de Américo Vespucio. Pero, contrariamente a lo que se pudiera pensar, este vínculo de parentesco tuvo sólo efectos negativos para Caboto. Catalina Medrano no mantenía buenas relaciones con los parientes de su primer marido. Además, mujer enérgica y ambiciosa, ejerció un fortísimo poder sobre Sebastián, hasta el extremo de que algunos de sus contemporáneos le consideran completamente dominado por su mujer. Sus simpatías y antipatías desempeñaron un papel nada secundario, pues establecieron el precedente de las incomprensiones y de los rencores que caracterizaron el viaje al río de la Plata, del que hablaremos dentro de poco.

Así, a partir de 1514 Sebastián Caboto se encontraba en España. Richard Eden, que conoció y frecuentó al navegante italiano cuando ya era muy viejo, afirma [11] que efectuó un viaje transatlático por cuenta de Inglaterra en 1516. Pero de todos los viajes que se le atribuyeron,

[11] En su prólogo a la traducción inglesa de las *Decades*, de Pedro Mártir, Londres, 1555.

éste es el menos probable. De hecho, sabemos por Pedro Mártir que en 1515 Sebastián Caboto preparaba una expedición al servicio de España que, programada para el año siguiente, no pudo llevarse a cabo debido a la muerte del rey Fernando (23 de enero de 1516).

En teoría no es del todo imposible que Sebastián hubiera vuelto a Inglaterra, para tratar de hacer lo que en España en aquel momento no le había sido posible hacer, y así realizar el viaje del que habla Richard Eden. Pero aparte de las obvias complicaciones de carácter político relacionadas con un traslado de este tipo, él habría podido ausentarse de España sólo durante unos meses, puesto que existen unos documentos que testimonian su presencia en Sevilla durante 1515. Y unos meses es un período de tiempo demasido breve para ir a Inglaterra a organizar un viaje, realizarlo y volver a España. Entonces, tenemos que pensar que Richard Eden estuviera mal informado, o más probablemente que se hubiera confundido con el viaje programado pero no efectuado, al que Caboto había dedicado sus energías entre 1515 y 1516 en España.

Con toda seguridad, durante los años sucesivos, Sebastián Caboto mejoró su preparación teórica y adquirió prestigio, ya que el 5 de febrero de 1518 fue llamado a cubrir el prestigioso cargo de piloto mayor, cargo que había ocupado antes que él Américo Vespucio y Juan Díaz de Solís.

La cuestión del antemeridiano de la raya

Como hemos visto, según el Tratado de Tordesillas, cualquier tierra descubierta al este de la raya tenía que pertenecer a Portugal, mientras que las que estaban situadas al oeste pertenecerían a España. Con este acuerdo los dos países lograron cerrar la vieja disputa que había acompañado al descubrimiento y a la colonización de los archipiélagos atlánticos y que había amenazado con resurgir el Nuevo Mundo.

Aunque el resto de las naciones del occidente europeo contestaron esta arbitraria repartición y amenazaron con invalidar el acuerdo, durante casi treinta años las flotas españolas y portuguesas navegaron por el Atlántico sin que se produjeran serios choques. Pero cuando tanto unas como otras, procediendo de direcciones opuestas, llegaron a las Molucas —las tan anheladas «Islas de las especias»— se presentó el

problema de determinar el antemeridiano a la raya, o sea su prolongación en el hemisferio opuesto. Un problema por entonces mucho más urgente puesto que las Molucas constituían para las dos potencias un codiciadísimo objetivo.

Después de algunas vacilaciones, la determinación del antemeridiano fue confiada a una comisión formada por expertos de los dos países, que se reunieron en Badajoz y en Elvas. Curiosa y significativamente, de esta comisión formaban parte entre otros por parte de España, tres expertos unidos por estrechos vínculos de parentesco con los tres primeros grandes navegantes italianos que contribuyeron de forma determinante al descubrimiento de América: Hernando Colón, segundo hijo del primer Almirante de las Indias, Juan Vespucio, sobrino de Américo y Sebastián Caboto.

Pero como era previsible, al término de los trabajos, el 15 de abril de 1524, la comisión no pudo hacer otra cosa sino tomar nota de la objetiva dificultad para establecer la longitud de los instrumentos de los que entonces se disponía.

En efecto, como ya hemos dicho, será sólo con la invención del cronómetro de marina dos siglos más tarde, cuando esto llegaría a ser posible. Tanto Colón como Vespucio habían intentado hacerlo utilizando un método astronómico; Colón mediante los eclipses, Vespucio a través de la conjunción de los planetas. Pero en ambos casos, aunque siendo el principio teóricamente exacto, se consiguieron resultados que estaban lejos del verdadero a causa de la inexactitud de los instrumentos.

También Sebastián Caboto estaba convencido de haber encontrado un método para medir la longitud. Pero quizá no habló de ello a la junta. Tal vez, como el paso al noroeste, también lo consideraba como un secreto, que esperaba utilizar él mismo. En el lecho de muerte confesó a Richard Eden haber adquirido «el conocimiento de la longitud por divina revelación». Una frase que denota el declive de sus capacidades mentales con la edad, pero demuestra también que el problema de la determinación de la longitud le agobiaba todavía.

El hecho de que se hubiera propuesto resolverlo nos lo ratifica una afirmación suya que se remonta a muchos años antes, referida por Gaspare Contarini en su carta del 1522; Sebastián Caboto le dijo que estaba en condiciones de medir la longitud «por vía de la brújula» o sea a través de la observación de la variación de la declinación mag-

nética. Este hecho confirma indirectamente –si fuera necesario– que ya por aquellas fechas Sebastián Caboto había realizado seguramente uno o más viajes a América, atravesando en el Atlántico la línea agónica y revelando la declinación magnética occidental.

Las conclusiones de la Conferencia de Badajoz convencieron al gobierno español para organizar nuevas expediciones dirigidas a las Molucas, con el fin de predeterminar las condiciones para una negociación favorable con Portugal. Por esto, en el verano de 1525 zarpó la flota de Francisco García de Loaísa. Menos de un año más tarde, el 3 de abril de 1526, salía de Sevilla la de Sebastián Caboto.

Hacia el Catay, Cipango, Tarsis y Ophir

Acerca de este desgraciadísimo viaje, iniciado bajo malos auspicios y peor fin, existe una rica documentación que permitió reconstruir bastante detalladamente los acontecimientos. Sin embargo, por desgracia, estando constituida en su mayoría por las declaraciones de los textos de acusación en el juicio posterior a su conclusión, en el que Sebastián Caboto compareció como acusado, esta documentación ha inducido a interpretaciones muy desfavorables para él.

Sebastián había sido acusado de crueldad, de mala administración y de abuso de poder y los testigos llamados a declarar, exacerbados por una serie de acontecimientos desgraciados, hicieron todo lo posible por demostrar su culpabilidad. Intentar remontarse a través de tales testimonios más allá de los hechos y llegar hasta sus motivaciones es difícil, y también muy arriesgado por las inevitables implicaciones de carácter emotivo que levantó aquel viaje. Por esto nos limitaremos a trazar un cuadro de los acontecimientos a grandes rasgos.

Ante todo, sabemos que el proyecto se remontaba al menos a 1524 porque en septiembre de aquel año Sebastián Caboto consiguió del Consejo de las Indias el mando de la expedición; el 4 de marzo de 1525 fue redactado el contrato con el Rey.

Este documento, que se ha conservado, es muy interesante. Entre otras cosas se indica el destino de la expedición: al Catay, Cipango, Tarsis y Ophir. Así, pues, ¡con más de 30 años de distancia, Sebastián Caboto volvió a plantear el espejismo de su padre y los de Colón!

Muchos estudiosos han encontrado aquellos topónimos como anacrónicos y los han considerado como un indicio de la escasa cultura de Sebastián Caboto. No lo son para nada. En cambio tendremos que decir que éstos demuestran exactamente lo contrario, o sea que Caboto poseía una cultura seguramente superior a la media.

Cuando se habla de los conocimientos geográficos del siglo XVI a menudo se olvida que, justo porque era una época de profundas y rápidas transformaciones, aquel siglo fue también un período caracterizado por enormes contradiciones en el sentido epistemológico. En particular en lo que concierne a los conocimientos geográficos, existía entonces una neta distinción entre los conocimientos prácticos y los teóricos, entre la geografía de los marineros y la de los expertos.

En España como en Italia [12], antes que disiparse por efecto de las exploraciones las diferencias entre ambas se acentuaron. Los navegantes que frecuentaban las rutas hacia el Nuevo Mundo tenían buenos conocimientos prácticos, espacialmente limitados pero exactos. Pero no se presentaban problemas teóricos. La identificación de las tierras descubiertas desde hacía poco era una cuestión que correspondía a los eruditos. Pero éstos, en su áureo aislamiento, continuaban buscando confirmaciones en el saber establecido, intentando encontrar nexos de unión entre lo nuevo y lo antiguo.

El descubrimiento de la América Meridional demostró la existencia de una masa continental al sur de las islas alcanzadas por Colón en sus dos primeros viajes; la del Mar del Sur, por obra de Vasco Núñez de Balboa en 1513, y más tarde la expedición de Magallanes habían servico para confirmar su separación de Asia. Pero las relaciones en el norte entre el Nuevo Mundo y Asia estaban aún por definir.

Que Sebastián Caboto en 1525 hablase de Catay, Cipango, Tarsis y Ophir no era, pues, raro en absoluto. Al contrario. No sólo era perfectamente normal —tanto es así que el rey aceptó sus propuestas y aquellos nombres fueron transcritos con toda seriedad en el contrato— sino que era un indicio de su preparación teórica. Evidentemente sí estaba documentado y sabía que el Catay y el Cipango, que su padre y Colón habían buscado en vano en las costas americanas, tenían que estar aún más al oeste, junto a las bíblicas Tarsis y Ophir.

[12] No en Portugal, donde los viajes explorativos tenían ya una larga tradición, que influyó en la evolución de la cultura libresca mucho más que en cualquier otro sitio.



Ilustración 27. El soberano de Catay (de un manuscrito español del *Milione* de finales del siglo XIV).

Continuando con el mismo contrato, Sebastián Caboto precisaba que volvería a España por una vía más corta de la seguida por los que regresaron de la expedición de Magallanes. Esto nos hace pensar que se propusiese afrontar desde el oeste «su» paso al noroeste.

Seguramente a la luz de nuestros conocimientos actuales, la idea de llegar a China circunnavegando América desde el sur y regresar pasando por el norte de ésta puede parecer una locura. Pero hay que pensar que en la época en la que Caboto proyectaba este viaje no se conocía todavía la gran extensión longitudinal de Norteamérica.

En cuanto al paso al noroeste, las relaciones espaciales entre Asia y Europa en el extremo norte no se llegaron a conocer bien hasta el siglo XVIII y todavía en la mitad de este siglo se organizaron expediciones para buscar a lo largo de las costas norteamericanas el llamado «estrecho de Maldonado», que hubiera tenido que poner en comunicación el Atlántico con el Pacífico.

Sin embargo, Caboto no logró realizar ni siquiera la primera parte de su proyecto. Como le había ocurrido unos años antes a Magallanes, la insubordinación de las tripulaciones y las rivalidades personales empezaron muy pronto a envenenar las relaciones entre los hombres. Si a todo esto se añaden las dificultades imprevistas y el hecho que Caboto no tenía la aptitud, y probablemente ni siquiera la experiencia necesarias para el mando de una armada, es fácil entender lo que ocurrió luego.

La flota que zarpó desde Sanlúcar de Barrameda el 3 de abril de 1526 estaba formada por tres naos y una carabela. Esta última era la más pequeña, de 35 ó 40 toneladas [13], y se llamaba *San Gabriel*; las otras eran la *Santa María de la Concepción*, de 150 toneladas, que era la capitana, la *Santa María del Espinar*, y la *Trinidad*, que tenía probablemente un tonelaje algo inferior.

En total, habían embarcado en la flota unos doscientos hombres. Entre éstos se encontraban dos hombres que habían estado en la gloriosa *Victoria*, el único barco de Magallanes que logró volver a Europa; y precisamente Martín Méndez, alistado como capitan en segunda de la almiranta, y Miguel de Rodas. Como en la flota de Magallanes, había luego muchos extranjeros: italianos, ingleses, un holandés, un portugués y un alemán. Estaba también un desconocido de unos 20 años, que más tarde se convertiría en un gran cosmógrafo; su nombre era Alonso de Santa Cruz.

Ya antes de la salida tuvieron lugar disputas entre Caboto, el capitán de la *Trinidad*, Francisco de Rojas y Martín Méndez. Pero las desavenencias explotaron poco después.

Al contratio de Colón, que en tierra era incapaz de mandar mientras en mar sabía asumir con prontitud decisiones importantes y actuar rápidamente, Sebastián Caboto —que fue descrito como un hombre jovial y de gran ingenio por los que tuvieron ocasión de frecuentarlo en Europa— desde el momento en el cual asumió el mando de la expedición se nos aparece incoherente, desconsiderado en las decisiones, débil y suspicaz. Probablemente se encontraba incómodo. Sus viajes anteriores habían tenido un carácter distinto. No sólo él era entonces más

[13] *Cfr.*, S.E. Morison, *The European Discovery of America II. The Southern Voyages*, vol. II, p. 539.

joven, sino que las tripulaciones estaban formadas por hombres que conocía personalmente uno por uno, con los cuales había compartido la expectación y las esperanzas. Fueron aquellos viajes pioneros, como el primer viaje de Colón o el de Ojeda y Vespucio. Este viaje, en cambio, como el segundo de Colón o el de Magallanes, fue una expedición a lo grande, con tanta gente que antes de salir quizás apenas se conocía con una estructura jerárquica rígida que había que respetar y hacer respetar. Probablemente, Sebastián Caboto no había previsto las dificultades que una expedición de este tipo conllevara desde un punto de vista humano.

La situación empezó a deteriorarse cuando, contrariamente a lo que imponían las directrices impartidas por el rey, el capitán general se negó a comunicar a los otros oficiales la ruta que tenía intención de seguir. Éstos consideraban esa actitud como una ofensa. Sólo después de que la flota sobrepasó las islas del Cabo Verde, Sebastián Caboto decidió informarlos de que seguirían adelante en dirección sur-suroeste.

No conocemos las motivaciones que le llevaron a comportarse de esta manera y a elegir una dirección más septentrional de la que había seguido Magallanes (y que los otros comunicantes habrían preferido); pero es cierto que fue una elección desafortunada, porque los barcos alcanzaron las costas de América Meridional a la altura de cabo de San Agostino. Aquí la fuerza de los vientos y de las corrientes desde el sur es mayor, así que la flota, para encontrar un amarre seguro, fue obligada a remontar en latitud hasta Recife.

Y aquí empezaron los verdaderos problemas. El comandante del presidio portugués acogió a Caboto amistosamente, hasta el punto de que alguien sospechó un compló antiespañol; inmediatamente después, fue informado de que Méndez y Rojas estaban preparando un motín. La información se demostró equivocada, pero mientras tanto Caboto había hecho arrestar y poner bajo custodia a los dos comandantes. Más tarde, éstos fueron liberados, pero el incidente ya había comprometido irremediablemente sus relaciones.

La flota se detuvo durante largo tiempo en Recife. Parecía que Sebastián Caboto no tuviese prisa por continuar. Probablemente intentaba ganar tiempo para afrontar los mares del Sur en el verano austral. Por fin, el 29 de septiembre, retomó la navegación sin perder de vista la costa. Continuó así hasta el 19 de octubre, cuando fue avistada una

gran isla. Caboto la llamó Santa Catalina, quizás en honor de su mujer. El nombre ha permanecido.

La flota ancló en mar abierto en el extremo sur-oriental de la isla. Pero a Sebastián Caboto aquel amarre le pareció poco seguro. Así, nueve días más tarde decidió desplazarse a una ensenada de la costa meridional. Fue entonces cuando ocurrió un accidente que cambió completamente los planes de la expedición. Mientras continuaba hacia el nuevo anclaje, la *Santa María de la Concepción* chocó en un fondo bajo y naufragó.

No se conoce con exactitud la dinámica de los hechos; lo cierto es que presa del pánico Sebastián Caboto fue de los primeros en abandonar el barco y en intentar salvarse, olvidando su deber como capitán. Así, su respetabilidad de los días anteriores, ya en crisis por su contradictorio comportamiento, débil y prepotente al mismo tiempo, quedó irremediablemente comprometido.

En Santa Catalina se encontraban algunos europeos, que habían ido a parar allí en busca de fortuna, o como sobrevivientes de anteriotres expediciones. Ellos fueron los que empezaron a comentar a Caboto acerca de las inmensas riquezas de oro y de plata del río de la Plata. Un sobreviviente de la expedición de Juan Díaz de Solís, el desafortunado navegante asesinado 11 años antes mientras exploraba aquel río, le contó la leyenda del Rey Blanco, una más entre las versiones de El Dorado, el célebre cacique cubierto de oro, símbolo de las riquezas afanosamente buscadas por los primeros conquistadores, que había sido el propósito de anteriores expediciones explorativas en Sudamérica.

Como todas las leyendas, también la del Rey Blanco tenía un fondo de verdad. Expresaba en forma de mito una realiad, aludiendo a los enormes recursos de plata de la cuenta del Potosí. Seducido por estos relatos y quizá consciente de que siguiendo más adelante por la ruta establecida habría encontrado mayores dificultades, Sebastián Caboto decidió entonces cambiar de meta. Ya no iría al Catay, sino al río de la Plata, a la búsqueda del Rey Blanco y de sus riquezas.

Un nuevo enfrentamiento con sus compañeros, en su mayoría gente de mar acostumbrada a los riesgos y a las incomodidades de la navegación y poco deseosa, en cambio, de ir a empantanarse en un río aún desconocido, era inevitable. Éstos no acogieron favorablemente la decisión que les parecía –y probablemente era– un pretexto. Los ca-

pitanes declararon abiertamente su contrariedad. Caboto encontró entonces la ocasión para librarse de ellos. Rodrigo Caro, capitán de la *Santa María del Espinar*, fue abandonado en una isla habitada sólo por indios con Rojas, Méndez y otros seis hombres.

En 1520 Magallanes se había comportado peor con los amotinados de San Julián, ajusticiando a dos y abandonando a otros dos en las inhóspitas playas de La Patagonia. De ellos jamás se supo nada. Por el contrario, desgraciadamente para Caboto algunos de los hombres que él abandonó lograron sobrevivir y volver a España a tiempo para acusarlo.

Mientras tanto, con las dos naos que le habían quedado, la carabela y una galeota mandada construir en el lugar donde se encontraba y bautizada como *Santa Catalina*, el 14 de febrero de 1527 Caboto dejaba la isla y el 21 del mismo mes fondeaba delante de la Punta del Este, en la desembocadura del río de la Plata. Pero el tiempo era tan malo que se vio obligado a levantar las amarras y a adentrarse más en la desembocadura. Alcanzó una localidad que llamó San Lázaro, porque atracó allí el 7 de abril, quinto domingo de Cuaresma.

Aquí encontró a otro superviviente de la flota de Juan Díaz de Solís. Se llamaba Francisco del Puerto y le fue muy útil luego como guía en la navegación por el Paraná. En San Lázaro Caboto estableció una pequeña guarnición, probablemente junto a la desembocadura del río San Juan, y allí dejó las dos naos. Con otras dos embarcaciones más pequeñas y de menor calado, el 8 de mayo empezó a remontar el gran río.

Entró en el Paraná y prosiguió hasta su confluencia con el Corcarana, a unos 39 grados sur. Aquí construyó una segunda fortaleza, a la que se dio el nombre de Sancti Spiritus. Tenía que servir como base para la posterior penetración hacia el interior; por eso Caboto se detuvo allí durante siete meses, en el transcurso de los cuales, además de la organización de la guarnición, se ocupó de la construcción de otra pequeña embarcación (un bergantín).

Con ésta y con la goleta, el 23 de diciembre de 1527 reinició la navegación a contracorriente por el Paraná. Alcanzó su confluencia con el Paraguay y pasó a este último. Sin embargo, cuando ya había superado el río Bermejo, se enteró por los indios que, más arriba, la corriente del río aumentaba peligrosamente; así abandonó el primitivo proyecto de remontar el río hasta la región donde le habían dicho que

se encontraba la plata, volvió al Paraná y lo recorrió también río arriba, hasta una localidad que llamó Santa Ana, donde se establecieron relaciones amistosas con el cacique del lugar.

Caboto decidió detenerse en Santa Ana, enviando en avanzadilla, aún más arriba, sólo el bergantín. Mientras éste proseguía la exploración del río, llegó un barco, *Nuestra Señora del Rosario*, al mando de García Moguer, que había salido de España con el encargo de explorar la cuenca del río de la Plata. Después de algunos enfrentamientos, los dos comandantes se avinieron a unos pactos y decidieron proseguir juntos la misión.

Mientras tanto, la situación se hacía cada vez más dura. Al esfuerzo de la navegación contra corriente, que imponía continuas y complicadas maniobras, se añadía la dificultad de abastecerse de víveres, cuando los indios se negaban a proporcionárselos. Imprevisibles, éstos se mostraban a veces mansos, a veces repentinamente hostiles. Era necesario vigilar siempre.

Pero a pesar de todo, la búsqueda de las riquezas del Rey Blanco aún hubiera seguido adelante si un nuevo y grave accidente no hubiese trastocado todas las previsiones. En octubre de 1529 llegaron a Santa Ana algunos hombres, llevando la noticia de que la fortaleza de Sancti Spiritus había sido atacada y destruida por los indios.

De este modo se decidió el regreso. Una vuelta muy amarga, porque el balance de la expedición ya era muy negativo. De los cuatro navíos que salieron de España, la *Santa María de la Concepción* se había perdido y la *San Gabriel* había sido repatriada el año anterior para llevar noticias y pedir refuerzos. Los supervivientes se embarcaron en los dos barcos que habían quedado y en la *Nuestra Señora del Rosario*. A la salida del río de la Plata, sin embargo, la *Trinidad* naufragó.

También en esta ocasión el comportamiento del capitán general fue increíblemente incorrecto. Él no se detuvo a prestar ayuda a los náufragos, a pesar de que desde la *Trinidad* se hicieron unas señales para indicar que se encontraban en dificultades.

Después de una lenta navegación hacia el Brasil, la *Santa María del Espinar*, en la que ahora se encontraba Caboto, dejó América hacia finales de marzo de 1530. La llegada a Sevilla ocurrió en julio siguiente.

La vuelta a Inglaterra y la muerte

El viaje al río de la Plata había sido un fracaso desde todos los puntos de vista. Los costes no habían sido compensados por las modestas cantidades de oro y de plata conseguidos por los indios a través de trueques. Hombres y medios habían sido diezmados. La meta inicial no fue alcanzada y los asentamientos en el río de la Plata habían sido abandonados. Sólo desde un punto de vista geográfico la empresa les había llevado a unos resultados concretos habiéndose abierto una de las más importantes vías de penetración de la América meridional. Pero de esto por entonces muy pocos se dieron cuenta.

Por otro lado, el comportamiento de Caboto y las enemistades personales habían envenenado las relaciones entre los miembros de la tripulación. Acusado por los parientes de los que había abandonado o duramente castigado, acabó encarcelado y fue sometido a un juicio. Pero la condena que le fue impuesta –cuatro años de exilio en Marruecos y 1.000.000 de maravedíes de multa– fue anulada inmediatamente por Carlos V, que en cambio reincorporó a Caboto al oficio de piloto mayor.

Así, desde 1532, volvió a ejercer su actividad al servicio de la Casa de la Contratación. Sin embargo, el juicio había dejado a sus espaldas una estela de grandes rencores y sospechas. También en el interior de la Casa eran muchos los que tenían motivos para estar resentidos hacia él, o simplemente no le profesaban simpatía. Esto estuvo claro cuando, en 1545, una propuesta suya encendió una vivaz polémica a propósito del *Padrón Real*, o sea el mapa oficial que desde la época de Américo Vespucio el piloto mayor tenía la obligación de redactar y poner al día.

Sebastián Caboto mantenía que el viejo *Padrón Real* debería ser sustituido por un nuevo mapa, en el que también se tenía que tener en cuenta la declinación magnética. Se recordará que él consideraba que de ésta se podría evaluar la longitud; de esta forma, desde su punto de vista, el procedimiento era lógico y útil. Pero la idea fue criticada duramente por los otros pilotos de la Casa, que insinuaron la sospecha de que la innovación escondiese en realidad un interés económico [14].

[14] Sospecho que nacía probablemente del hecho de que el año anterior había sido publicado el planisferio del que hemos hablado a propósito del viaje de Juan Caboto, y que fue una operación puramente comercial.

Es evidente que el prestigio de Sebastián Caboto en España quedaba ya irremediablemente comprometido. Al año siguiente al de la muerte de su mujer, ocurrida en 1547, pidió al rey una licencia de cinco meses y salió para Inglaterra.

Aquí le esperaba un caluroso recibimiento. Del juicio que en España tan profundamente había marcado su imagen a Inglaterra llegó probablemente sólo un débil eco, mientras que la fama de sus viajes y la de su habilidad como cosmógrafo eran indiscutidas. Por entonces Caboto superaba ya los 60 años. Decidió establecerse en el país que había sido su segunda patria, donde estaban arraigados los recursos de su juventud.

Pero no cesó de perseguir sus sueños. Demasiado viejo para volver al mar, encontró igualmente una manera de sacar provecho de su experiencia y se entregó de forma activa a la organización de los primeros viajes de la Merchants Adventurers Company, fundada en Londres en 1552 y de la que a partir del siguiente año fue nombrado gobernador vitalicio [15].

Con este cargo, ideó y organizó la primera expedición para la búsqueda del paso al noreste, realizada aquel año por sir Hugh Willoughby, durante la cual Richard Chandellor alcanzó Arcangelo y penetró en Moscovia, estableciendo las primeras relaciones comerciales entre Inglaterra y la Rusia de Ivan El Terrible. Los *Ordenances, Instructions and Advertisments* para este nuevo viaje «al Catay» compiladas por él han sido conservadas por Richar Hakluyt en su célebre colección [16].

Amado y apreciado como quizá no lo había sido nunca, Sebastián Caboto pudo gozar de una serena vejez. Stephen Borough cuenta que cuando se disponía a zarpar para su viaje al noreste, el 27 de abril de 1556, el gran viejo llegó al muelle y quiso subir a bordo del barco para participar en la fiesta que acompañaba a la partida [17]. Murió en 1557 en Londres, dejando tras de sí una imagen de simpatía y de respeto.

[15] La Merchants' Adventurers Company, antepasada de las compañías de las Indias, fue el primero y eficaz instrumento de la política mercantil británica. No hay dudas de que en la organización inicial de su actividad tuvieron un papel determinante la experiencia y los proyectos de Sebastián Caboto.

[16] R. Hakluyt, *The Principal Navigations, Voiages and Discoveries of the English Nation*, Londres, 1589, fols. 259r-263r.

[17] *Ibidem*, fol. 311r.

Es evidente que el prestigio de Sebastián Caboto en España quedaba ya irremediablemente comprometido. Al año siguiente al de la muerte de su mujer, ocurrida en 1547, pidió al rey una licencia de cinco meses y salió para Inglaterra.

Aquí le esperaba un caluroso recibimiento. Del mismo que en España tan profundamente había marcado su imagen, a Inglaterra llegó probablemente sólo un débil eco, mientras que la fama de sus viajes y la de su habilidad como cosmógrafo eran indiscutidas. Por entonces Caboto superaba ya los 60 años. Decidió establecerse en el país que había sido su segunda patria, donde estaban arraigados los recuerdos de su juventud.

Pero no cesó de perseguir sus sueños. Demasiado viejo para volver al mar, encontró igualmente una manera de sacar provecho de su experiencia y se entregó de forma activa a la organización de los primeros viajes de la Merchants Adventurers Company, fundada en Londres en 1552, y de la que a partir del siguiente año fue nombrado gobernador vitalicio.

Con este cargo, ideó y organizó la primera expedición para la búsqueda del paso al nordeste, realizada aquel año por sir Hugh Willoughby, durante la cual Richard Chancellor alcanzó Arcángel y penetró en Moscovia, estableciendo las primeras relaciones comerciales entre Inglaterra y la Rusia de Iván el Terrible. Las Ordenanzas, instrucciones y recomendaciones para este nuevo viaje —33 capítulos redactados por él— han sido conservadas por Richard Hakluyt en su célebre colección.

Amado y apreciado como quizá no lo había sido nunca, Sebastián Caboto gozó de una serena vejez. Stephen Borough cuenta que cuando se dispuso a zarpar para su viaje al nordeste el 27 de abril de 1556, el anciano llegó al muelle y quiso subir a bordo del barco para participar en la fiesta que acompañaba a la partida. Murió en 1557, dejando tras de sí una imagen de simpatía y de respeto.

La Merchants Adventurers Company, antecesora de las compañías de las Indias, fue importante para el desenvolvimiento de la política comercial británica. No hay dudas de que en la organización inicial de su actividad tuvieron un papel determinante la experiencia y los consejos de Sebastián Caboto.

R. Hakluyt, The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation, Londres, 1589, t. II.

Ibidem, pág. 311.

VIII

JUAN DE VERRAZZANO Y LA TIERRA FRANCISCA

Los precedentes

El sábado 6 de septiembre de 1522 arribaba al puerto de Sanlúcar de Barrameda un navío en pésimas condiciones y con sólo 18 hombres a bordo. Era la nao *Victoria*, la única superviviente de la soberbia flota [1] de Fernando de Magallanes, que había zarpado del mismo puerto tres años antes. Junto a los casi 50 desertores que habían abandonado la expedición a bordo de la *San Antonio*, los 13 capturados por los portugueses en la isla de Santiago de Cabo Verde y los cinco que consiguieron volver a España más tarde, estos 18 hombres, de los más de 260 que habían partido, fueron los únicos en regresar. El coste de la expedición en vidas humanas había superado, pues, el 65 por ciento.

Pero el beneficio conseguido por la venta del cargamento de especias transportadas –7.800.000 maravedíes por 52.000 libras de clavos de olor y 65.000 maravedíes por la nuez moscada y demás especias– fue suficiente para cubrir todos los gastos soportados por los armadores y para garantizar también cierto margen de ganancias. Desde el punto de vista económico, por tanto, el viaje había sido un éxito y había demostrado que, aunque difícil, la vía occidental a las Indias existía y era posible recorrerla.

[1] Está compuesta por cuatro navíos: la *Trinidad* de 100 toneladas, la *San Antonio* de 120, la *Concepción* de 90 y la *Victoria* de 85, más una carabela, la *Santiago* de 75 toneladas.

Éste fue el resultado que en principio llamó más la atención. De hecho, pocos se dieron cuenta en aquel momento de la importancia científica que revestía aquella expedición para la historia del conocimiento del mundo. En cambio, todos comprendieron que, frente al monopolio ejercido por los portugueses sobre la vía marítima oriental a las Indias –la única posible en aquella dirección después de que la expansión turca en el Mediterráneo oriental hubiese bloqueado, primero, y dificultado, después, la terrestre–, la vía occidental de Magallanes abría nuevas y prometedoras perspectivas.

La expedición de Magallanes también había inaugurado una nueva forma de explorar, muy diferente de la utilizada en los primeros descubrimientos en tierras americanas. En España, desde 1517, la gestión de los viajes de ultramar había sido encomendada al Consejo de Indias, mientras que la Casa de la Contratación de Sevilla, en actividad desde comienzos del siglo, aunque creada oficialmente en 1524, estaba adquiriendo dimensiones y estructuras cada vez más orgánicas. Sirviéndose de la experiencia de los ya numerosos viajes transatlánticos, la expedición de Magallanes había sido organizada con gran dispendio de medios y programada con sumo cuidado en todos sus detalles, aunque después, durante el viaje, una serie de imprevistos desbaratasen los planes y cambiase el curso de los acontecimientos.

En los años siguientes, España trató de repetir esa experiencia. Pero también hubo en otros países quien se sirvió de ella. Hacia finales de 1522, cuando el *De Moluccis Insulis* de Maximiliano Transilvano –la primera obra que difundió la historia de aquel épico viaje– no había sido aún publicado [2], algunos comerciantes portugueses residentes en Francia informaban a su soberano de que un tal João Verrazano, florentino, le había propuesto al rey Francisco I un viaje «en vistas del descubrimiento en Oriente de otros reinos que los portugueses no habían aún descubierto», por cuyas consecuencias los mismos se mostraban bastante preocupados [3].

La noticia debió de alarmar también al rey de Portugal, João III, que se apresuró a enviar un embajador a París, João da Silveira, a fin

[2] Se imprimió por primera vez en Colonia en 1523.

[3] *Cfr. Raccolta di Documenti e Studi, op. cit.*, parte I, vol. II, pp. 245 y 250. Para esta documentación reenviamos a M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazzano, navigateurs de François Ier*, París, 1982.

de conseguir información más precisa en la corte francesa. Pero Silveira sólo obtuvo que le aseguraran la inviolabilidad de las cláusulas de los tratados que concedían a los portugueses el monopolio de la vía oriental a las Indias y el dominio de Brasil. La expedición se movería en otra dirección diferente, según un plan estudiado con gran cuidado, y no podría causar incidentes diplomáticos, al menos con Portugal.

De ese modo, Francia se introducía oficialmente en el gran y fructífero circuito de la navegación transoceánica. Era el momento adecuado. Sus puertos estaban en plena fase de expansión y, además del comercio con Gran Bretaña, Flandes y el Mediterráneo, la actividad de los mayores puertos bretones y normandos, tradicionalmente ligada a la pesca de la merluza en el mar del Norte, se había acrecentado notablemente con la explotación de los bancos de Terranova.

Decidido defensor de la tesis del *mare liberum*, en contraste con la del *mare clausum* consagrada por el Tratado de Tordesillas, Francisco I argüía que cualquier nación tenía el derecho de navegar, no sólo por los mares «desde siempre conocidos», como sostenían los reyes de España y Portugal, sino también por aquellos recién descubiertos. Era lógico, por tanto, que él mismo brindara su apoyo gustosamente a la expedición que le propuso Juan de Verrazzano.

El proyecto de esta expedición, nacido probablemente, como los de Colón y Caboto, de la intuición personal de un italiano acostumbrado a andar por el mundo y a estar atento a las oportunidades comerciales del momento, al socaire de los resultados de la empresa de Magallanes, respondía perfectamente a las expectativas e intenciones del soberano francés. Los intereses de los comerciantes italianos que operaban en Francia y los de los armadores y marineros de Normandía, encontraron su punto de unión en ese proyecto. Por ello, el viaje se organizó con rapidez, para emprenderse a finales de 1523.

La herencia de Florencia. Infancia y juventud

Como sucede con otros navegantes de los siglos XV y XVI, las noticias biográficas sobre los hermanos Juan y Jerónimo de Verrazzano son muy escasas e inciertas. Hasta principios de nuestro siglo, el único documento conocido del primero de ellos era la carta dirigida a Francisco I de Francia, que escribió al regreso de su viaje en 1524, en la

versión incorrecta e incompleta publicada por vez primera en 1556 por Juan Bautista Ramusio en el tercer volumen de sus *Navigationi et viaggi*[4]. En cambio, de Jerónimo se conocía un mapa de navegación, conservado en la Biblioteca Vaticana[5].

Pero el interés por Juan de Verrazzano ya había surgido a principios del siglo XIX entre los estudiosos norteamericanos, que empezaban justo entonces a tratar de reconstruir su propia historia. La curiosidad por las hazañas de este navegante, descubridor muy poco conocido e incluso ignorado, se oponía a la existente por Colón y Vespucio y era más natural y espontánea puesto que resultaba ser el primero que había descrito las costas de Nueva Inglaterra.

Mientras los archivos devolvían los primeros documentos, hubo quien sostuvo que había que identificar a Juan con el famoso corsario Jean Florin, que actuaba por aquellos mismos años y que sería ajusticiado en España en 1527, año en el cual se pensaba entonces que había muerto Verrazzano. Esta hipótesis, aceptada por muchos, suscitó una gran polémica de la que no empezaría a surgir la verdad histórica hasta entrado nuestro siglo. De hecho, fue en 1909 cuando se publicó una copia de la carta de Juan de Verrazzano en la que se exponía todo el informe completo, y hacia la mitad del siglo los documentos relativos a la preparación de sus otras expediciones. Hoy día, a pesar de todo, conocemos sólo una parte de la vida de los dos Verrazzano.

No conocemos su fecha de nacimiento y aún se discute el lugar. Aunque se sabe con certeza que Juan y Jerónimo de Verrazzano procedían de una noble familia florentina, originaria de la Val de Greve, cuyos miembros habían desempeñado varias veces cargos públicos durante la República y bajo los Medicis, ignoramos el nombre de sus padres. Una tradición basada en un documento encontrado en los archivos de la familia en Florencia asegura que se trata de los hijos de Pier Andrea de Bernardo y Fiammetta Cappelli. En este caso, sus hermanos mayores habrían sido Bernardo, banquero y socio en Roma de Bonaccorso Ruccellai, y Nicoló, que vivió, en cambio, en Florencia y formó parte de la Señoría entre 1530 y 1549. Pero, dado que el documento

[4] *Cfr.*, G.B. Ramusio, *op. cit.*, vol. III, folios 402*r*-422*r*.

[5] Sin embargo desarrolló también un importante papel en la cartografía de su época; *cfr.* M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *op. cit.*, pp. 155-202.

forma parte de un conjunto según el cual Juan de Verrazzano aparece como el «descubridor de Canadá, o sea de Nueva Francia, en 1524», la falta de precisión de esta indicación ha llevado a pensar que el autor de la nota no estaba bien informado acerca del resultado de sus viajes, ni tampoco de los nombres de sus padres.

Sin embargo hay que observar que, en la Italia de la segunda mitad del siglo XVI, culturalmente ya muy lejana de las empresas dedicadas a la exploración, la confusión entre Nueva Francia y las costas americanas exploradas por Verrazzano y la atribución a éste de un descubrimiento que no realizó no tienen nada que ver con la memoria de los hechos de historia local, sobre todo cuando éstos conciernen a personajes que habían dado fama a su propia ciudad [6]. El propio Julio Giovio, que conocía muy bien a Jerónimo de Verrazzano y que, como veremos, proporciona las noticias más precisas sobre el trágico fin de Juan, admite no saber con exactitud dónde sucedió éste y le atribuye a él el descubrimiento de Florida. Por lo tanto, no existe prueba alguna ni de que ese testimonio esté equivocado ni de que sea cierto.

Pero, teniendo en cuenta que durante los siglos XV y XVI residía en Lyon una importante colonia florentina y que en 1480 se celebró en esta ciudad el matrimonio entre un tal Alejandro di Bartolomeo Verrazzano y Juana Guadani, algunos autores franceses han avanzado la hipótesis de que no fuera Florencia, sino Lyon, el lugar de nacimiento de los hermanos Verrazzano, habidos en ese matrimonio. En apoyo a esta tesis, se hace notar que el nombre de Tomaso Guadagni, hermano de Juana, figura entre los de los que financieron el primer viaje de Juan de Verrazzano.

En realidad no existe ninguna prueba para la confirmación de esta hipótesis. No lo es el hecho de que, en los documentos redactados en Francia, el apellido de los dos hermanos aparezca de varias formas afrancesadas (Varacenne, Varazzane, Verassane, etc.), puesto que ésta era una práctica habitual entre los italianos que se trasladaban al extranjero, tal y como demuestran los ejemplos de Colón, Vespucio o de los Caboto, por citar sólo a los más conocidos [7]. Antes bien, podría

[6] Por este motivo quien escribe considera todavía como la más válida la hipótesis del origen florentino de los dos Verrazzano.

[7] Además, todavía en 1526, en Rouen, Juan de Verrazzano firmaba «Janus Verrazanus» y en 1529 Jerónimo, que suscribió su carta más famosa como «Hyeronimus da Verrazano», se señalaba como *marchand florentin*.

ser considerado como una prueba en contra el hecho de que Bernardo Carli, al escribir desde Lyon a su padre en Florencia contando el primer viaje de Juan, hable con orgullo de su conciudadano, llamándolo expresamente «nuestro florentino»[8].

No prueban la tesis del nacimiento en Lyon ni los lazos de parentesco entre Tomaso y Juana Guadagni ni los de Alejandro de Bartolomeo Verrazzano con varios personajes ilustres de esa ciudad, florentinos o no, cuyos nombres aparecen entre los patrocinadores y organizadores de los viajes de los hermanos Verrazzano. Por el contrario, algunos pasajes de la carta de Juan parecen probar que conocía muy bien a algunos personajes de la corte pontificia ligados por relaciones de negocios a Bernardo Verrazzano, hijo de Pier Andrea, lo que parece reforzar la hipótesis de que Juan y Jerónimo eran sus hermanos.

Además, aunque no queramos tener en cuenta el idioma del que hace gala Juan en su carta a Francisco I —se trata de un italiano muy elegante y refinado, como sólo un florentino del siglo XVI podía escribir—, la cultura humanística en que está impresa la propia carta demuestra sin ningún lugar a dudas que su autor había sido educado en Florencia. Por esto, sea cual sea el lugar en que naciera, lo cierto es que Juan debió de pasar al menos gran parte de su juventud en Florencia; por lo tanto era —y se sentía— un florentino.

De la vida de Jerónimo de Verrazzano sabemos muy poco: que era un valioso cartógrafo, que siguió a su hermano al menos en dos de sus viajes y que, a la muerte de éste, realizó un tercer viaje con carácter meramente comercial. Tras lo cual se trasladó a Italia, en donde probablemente murió. En cambio, de la vida de Juan sabemos algo más, a pesar de que el período que antecede a su primer viaje al Nuevo Mundo está aún envuelto por un halo de misterio.

Las primeras noticias veraces se remontan al mes de febrero de 1522, cuando lo encontramos en París; en septiembre de ese mismo año estaba en Lyon. Antes de esta fecha sólo se pueden aventurar conjeturas. Alguien ha avanzado la hipótesis de que habría tomado parte, en 1508, en la expedición de Thomas Aubert hacia el cabo Bretón en el navío *Pensée*, propiedad de Jean Ango, un armador de Dieppe que parece haber jugado un gran papel en la vida del florentino, incluso

[8] *Cfr.* M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *op. cit.*, pp. 82-86.

más tarde. Seguramente navegó por el Mediterráneo oriental. La experiencia de estas navegaciones se refleja en el informe de su primer viaje transatlántico, donde Juan habla de Dalmacia, de Asia Menor, de Rodas y de Siria. En la ya citada carta al padre, Bernardo Carli alude a una estancia suya en El Cairo, en donde habría residido «varios años», y dice que, además de haber visitado Egipto y Siria, había estado «en casi todo el mundo conocido».

En un documento portugués fechado en 1528 del que volveremos a hablar[9], se cuenta que Juan «había residido en Lisboa y había partido para Castilla con Fernando de Magallanes». Pero la noticia no está confirmada por ninguna otra fuente, aunque no es improbable. Si fuera cierta, deberíamos contestar a toda una serie de interrogantes. Antes que nada, si los dos se conocieron, ¿cuáles fueron sus relaciones? ¿Es posible que —como alguien había propuesto— Verrazzano hubiese mantenido contactos, a través de Magallanes, con el famoso cosmógrafo Ruy Faleiro?

Si así fuera, nos explicaríamos mejor por qué en su carta demuestra tener un óptimo conocimiento, no sólo de los viajes y de los descubrimientos realizados por los portugueses, sino también de sus cálculos relativos a la forma y a las dimensiones de la Tierra y de sus continentes. El proyecto de viaje del Verrazzano parece, de algún modo, una respuesta a la hazaña de Magallanes: en efecto, este último había descubierto el paso occidental a las Indias, pero a una latitud muy alta; Verrazzano se proponía buscarlo en las latitudes medias del hemisferio boreal. Parece como si un nexo lógico aunara las dos empresas. Pero, ¿hay algo más?

Por el momento no es posible contestar a estas preguntas, así como tampoco es posible verificar si Verrazzano había conocido a Antonio Pigafetta —el compañero vicentino de Magallanes que nos dejó el informe más completo de su viaje[10]— cuando éste fue recibido por la reina madre de Francia, Luisa de Saboya.

[9] Es una carta del gobernador de Mozambique, Antonio da Silveira de Meneses, del 15 de julio de 1528, dirigida al rey João III.

[10] Sobre este personaje tendremos que volver a hablar más adelante; *cfr.* p. 267.

La preparación del viaje «a las Indias del Catay»

De todos modos, cuando en 1522 encontramos a Juan en Lyon, éste debía de contar ya con una buena experiencia en el campo náutico y mercantil. Una procura suya a Zanobi Rucellai, perteneciente a una familia de comerciantes y banqueros florentinos afincados en Rouen ya desde el siglo xv, está fechada el 14 de noviembre de 1522. Al año siguiente, el nombre de Juan aparece repetidamente en algunas actas que afortunadamente se conservaron, pero que han sido encontradas hace sólo poco tiempo, relativas a la financiación y a los preparativos de un viaje a las Indias del que él debía asumir el mando. Un viaje que fue financiado en gran medida por los florentinos de Lyon.

El 23 de marzo de 1523, tres comerciantes franceses, Jean y François le Buatier y Antoine de Martigny (el primero de ellos cuñado de Tomaso Guadagni) se asociaban, mediante una suma relativamente modesta, al consorcio formado por Juan de Verrazzano, Tomaso Guadagni, Guillermo Nasi, Roberto Albizzi, Julián Bonaccorsi y Antonio Gondi, patrocinadores de un viaje *au lieu nommé les Indes en Kathaye.* Con el nombre de Antonio Gondi, se reunían también otros patrocinadores cuyos nombres y respectivas contribuciones están especificados en un intercambio de cartas que se conservó en los libros contables de la compañía de los «Gondi», fechado el 18 de septiembre de 1523.

Según Michel Mollat du Jourdin, que ha estudiado a fondo la vida y los viajes de los hermanos Verrazzano, la participación de los comerciantes florentinos de Lyon en la financiación de la expedición fue, sin embargo, menos espontánea de lo que parece a simple vista. De hecho, parece que la misma vino impuesta por las especiales condiciones políticas del momento. El citado autor recuerda que, el año anterior, la adhesión de Florencia a la coalición antifrancesa de Carlos I había colocado a los florentinos que vivían en Francia en una situación muy difícil. Algunos de ellos habían sido encarcelados y sus bienes confiscados. Exceptuando Julián Bonaccorsi, todos los comerciantes florentinos que financieron el viaje de Juan de Verrazzano habían tenido que suscribir una declaración de fidelidad al rey de Francia para poder reiniciar sus actividades. Por ello, Mollat lanza la hipótesis de que la fi-

nanciación de la expedición hubiese sido impuesta como prueba de esa misma fidelidad [11].

El rey debía proporcionar los navíos; pero, de los cuatro previstos, dos resultaron dañados en una tempestad en el otoño de 1523. Los dos que quedaron, el *Dauphine* y el *Normande*, fueron utilizados en una acción de saqueo en las costas de España y al final sólo el *Dauphine* fue asignado a la expedición.

Se calcula que, con 50 hombres por tripulación, el *Dauphine* fuera un navío de unas 100 toneladas. Por lo que se refiere a su forma y a sus prestaciones, sólo sabemos que, durante el transcurso del viaje, tuvo un comportamiento muy bueno, de lo que se puede deducir que se trataba de un barco moderno y bien equipado.

No está claro, en cambio, quién estaba al mando de la expedición. Los documentos relativos a su preparación se refieren a Juan de Verrazzano unas veces como un simple «comerciante» y otras como «capitán de la armada para las Indias». Sin embargo, parece improbable que el rey de Francia le hubiese concedido el mando de una flota que inicialmente estaba compuesta por cuatro navíos a un extranjero y, además, florentino, justamente cuando Florencia se aliaba con sus enemigos. La hipótesis más razonable es que Juan se reservara el cargo de piloto, dejando el mando a un tal Antonio de Conflans, veterano y experto navegante al que algunos documentos fechados en 1524 aluden como capitán del *Dauphine*.

Descubrimiento y exploración de la Tierra Francisca

La primera fecha que aparece en la carta de Francisco I, en la que Juan de Verrazzano relata su viaje, es la del 17 de enero de 1524, cuando el *Dauphine* navegaba hacia el oeste de las Desiertas, las pequeñas islas que se encuentran al sureste de Madeira, primera etapa de la expedición. El informe no dice prácticamente nada acerca de la travesía del Atlántico, a excepción de una cita del 24 de febrero, día en el que sufrieron una fuerte tempestad. Después de 50 días de navegación por

[11] Esto en un cierto sentido apoyaría la tesis según la cual el Rey hubiera deseado el viaje más que los comerciantes de Lyon.

el ancho océano, avistaron tierra, una «nueva tierra nunca vista antes por hombre alguno, ni antiguo ni moderno» [12], tal y como escribe Juan en su carta después de haber calculado la latitud en 34 grados norte y haber deducido de ello que nadie antes que él había desembarcado allí.

La mayor parte de los estudiosos considera que el primer avistamiento se verificó a la altura del cabo Fear:

> Inicialmente [escribe Verrazzano] la tierra parecía bastante baja; cuando estuvimos cerca, a un cuarto de legua, entendimos por los grandes fuegos que había en la orilla del mar que estaba habitada. Vimos que se alargaba hacia el sur: recorriéndola para encontrar algún puerto en donde poder anclar el navío y explorarla, pero, a lo largo de cincuenta leguas, no conseguimos encontrar ninguno en donde pudiéramos parar.

Por ello el primer desembarco se realizó un poco más al norte.

El encuentro con los indígenas se desarrolló como siempre: mientras los franceses desembarcaban a tierra con un bote, los indios corrían hacia la playa movidos por la curiosidad, temerosos y desconfiados al mismo tiempo. A continuación, se celebró el ya clásico diálogo a distancia, hecho de gestos, incomprensiones y ofertas de regalos por una y otra parte. Y, por fin, se iniciaron los primeros contactos.

A sabiendas del interés que aquel encuentro habría de despertar en los lectores de su informe, Juan de Verrazzano trata de anotar cada mínimo detalle. Como Colón y como todos los primeros exploradores del Nuevo Mundo, quedó impresionado primeramente por la inocente desnudez de los indios y, casi para subrayarla, observó atentamente sus caracteres somáticos y sus adornos:

> Van completamente desnudos, excepto sus vergüenzas, que cubren con las pieles de algunos pequeños animales similares a las martas y con un pequeño cinturón de hierbas tejido con varias colas de otros animales que cuelgan todo alrededor de su cuerpo hasta las rodillas; el resto está desnudo, también el jefe. Algunos llevan guirnaldas de

[12] Éste y los siguientes párrafos de la relación de Juan de Verrazzano han sido traducidos del texto italiano del código Cellere, cuya última edición se encuentra en M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *op. cit.*, pp. 13-49.

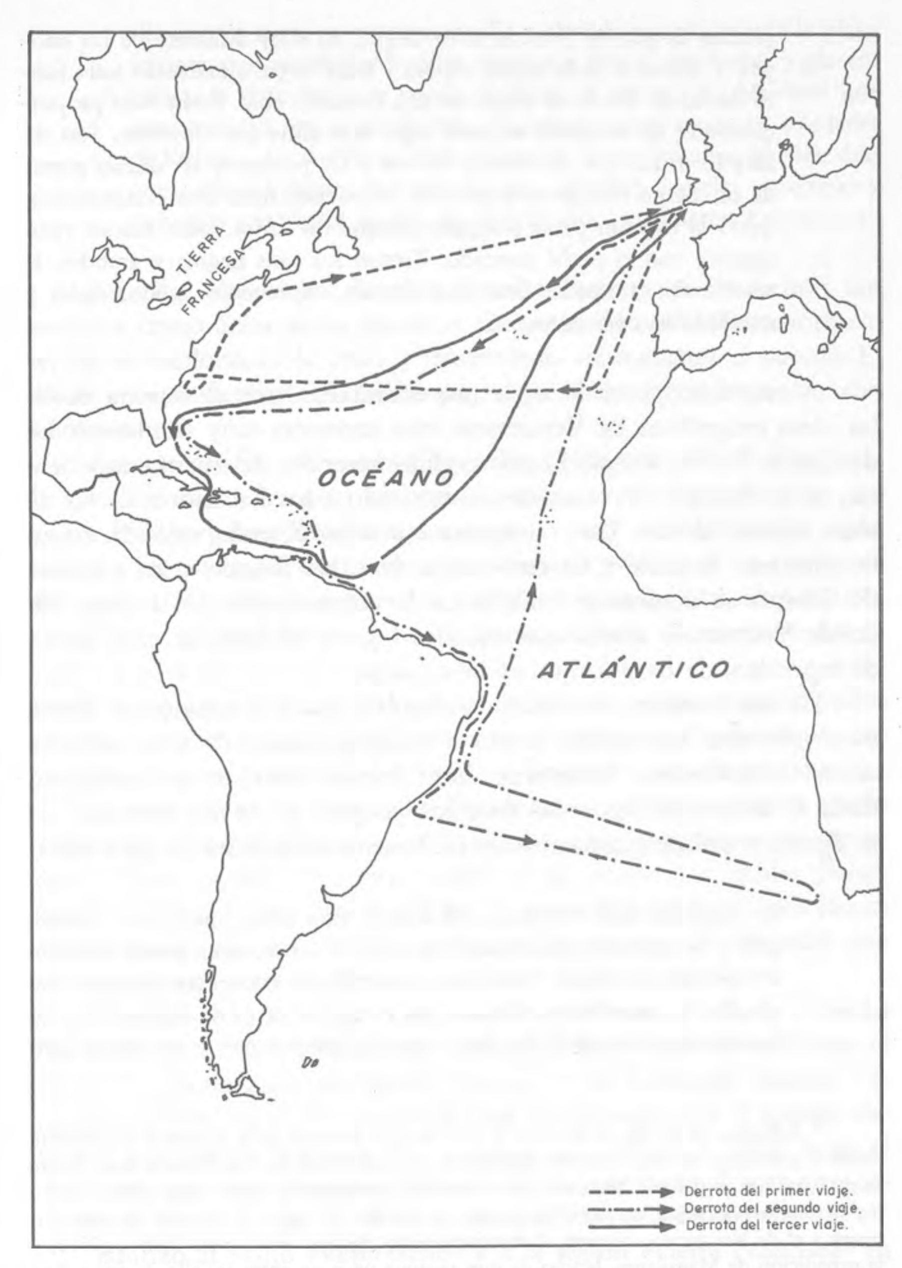


Ilustración 28. Los viajes de Juan de Verrazzano según M. Mollat.

> allá aún, la tierra se muestra amplia y elevada por encima de la playa arenosa, con muchos y bonitos campos y llanos, tan lindos y placenteros a la vista como se pueda imaginar. Y no crea Su Majestad que estas regiones son como la Selva Ercinica o como las agrias soledades de Escicia y las comarcas septentrionales, llenas de rudos árboles, sino que están adornadas y revestidas por palmeras, laureles y cipreses y por otras variedades de árboles desconocidos en nuestra Europa...

Por ello, Verrazzano bautizó aquellos lugares con nombres tan poéticos como *Selva de los laureles* o *Campo de los cedros*. Posteriormente, siguió explorando la costa y observando atentamente el paisaje. El 25 de marzo, fiesta de la Ascensión, el *Dauphine* llegó cerca de cabo Lookout.

Aquí se verificó un curioso episodio. Dado que, como siempre, a la vista del navío, un gran número de indios corría hacia la playa, algunos hombres decidieron ir a tierra en un bote para ofrecerles algún objeto para trueque. Pero la resaca era violenta y el barco no conseguía acercarse a la orilla. Entonces un joven marinero se ofreció para ir a nado. Pero, cuando estuvo cerca de tierra, receloso de acercarse demasiado, y además solo, a los indios, les lanzó a éstos los regalos y enseguida se volvió atrás. Las olas lo arrollaron y lo empujaron de malos modos sobre la arena. Inmediatamente acudieron los indios que, cogiéndole por los brazos y las piernas, lo llevaron cerca de un fuego.

El joven estaba aterrorizado. Pensó que se preparaban para asarlo y devorarlo. Desde el mar, en el bote, sus compañeros asistían aterrados a la escena, sin valor para acudir en su ayuda. Los indios desnudaron al joven y lo acercaron al fuego, mirándolo y tocándolo llenos de curiosidad por su extraño aspecto. Sólo entonces él entendió que sus intenciones eran amistosas y que sólo deseaban ayudarlo.

Continuando el viaje, cuando vislumbró más allá de la estrecha franja de dunas que se extiende entre cabo Lookout y cabo Henry el ancho espejo de agua del Pamlico Sound y del Albermale Sound, Verrazzano creyó haber encontrado lo que tantos antes que él habían afanosa e inútilmente buscado en las costas de América: el paso hacia el *Mare Indicum*. Aquellas aguas debían de ser «sin duda el mar que circunda las extremidades de la India, de la China y del Catay».

Bautizó al istmo «Verrazzano» y a la región «Tierra Francisca» en honor a su rey. Y enseguida empezó a buscar en la estrecha duna cos-

> allá aún, la tierra se muestra amplia y elevada por encima de la playa arenosa, con muchos y bonitos campos y llanos, tan lindos y placenteros a la vista como se pueda imaginar. Y no crea Su Majestad que estas regiones son como la Selva Ercinica o como las agrias soledades de Escicia y las comarcas septentrionales, llenas de rudos árboles, sino que están adornadas y revestidas por palmeras, laureles y cipreses y por otras variedades de árboles desconocidos en nuestra Europa...

Por ello, Verrazzano bautizó aquellos lugares con nombres tan poéticos como *Selva de los laureles* o *Campo de los cedros*. Posteriormente, siguió explorando la costa y observando atentamente el paisaje. El 25 de marzo, fiesta de la Ascensión, el *Dauphine* llegó cerca de cabo Lookout.

Aquí se verificó un curioso episodio. Dado que, como siempre, a la vista del navío, un gran número de indios corría hacia la playa, algunos hombres decidieron ir a tierra en un bote para ofrecerles algún objeto para trueque. Pero la resaca era violenta y el barco no conseguía acercarse a la orilla. Entonces un joven marinero se ofreció para ir a nado. Pero, cuando estuvo cerca de tierra, receloso de acercarse demasiado, y además solo, a los indios, les lanzó a éstos los regalos y enseguida se volvió atrás. Las olas lo arrollaron y lo empujaron de malos modos sobre la arena. Inmediatamente acudieron los indios que, cogiéndole por los brazos y las piernas, lo llevaron cerca de un fuego.

El joven estaba aterrorizado. Pensó que se preparaban para asarlo y devorarlo. Desde el mar, en el bote, sus compañeros asistían aterrados a la escena, sin valor para acudir en su ayuda. Los indios desnudaron al joven y lo acercaron al fuego, mirándolo y tocándolo llenos de curiosidad por su extraño aspecto. Sólo entonces él entendió que sus intenciones eran amistosas y que sólo deseaban ayudarlo.

Continuando el viaje, cuando vislumbró más allá de la estrecha franja de dunas que se extiende entre cabo Lookout y cabo Henry el ancho espejo de agua del Pamlico Sound y del Albermale Sound, Verrazzano creyó haber encontrado lo que tantos antes que él habían afanosa e inútilmente buscado en las costas de América: el paso hacia el *Mare Indicum*. Aquellas aguas debían de ser «sin duda el mar que circunda las extremidades de la India, de la China y del Catay».

Bautizó al istmo «Verrazzano» y a la región «Tierra Francisca» en honor a su rey. Y enseguida empezó a buscar en la estrecha duna cos-

tera una entrada que le permitiera entrar en aquel «mar». Probablemente, si la hubiese encontrado, hubiese entendido su error, como le ocurrió a Colón en la laguna de Chiriquí. Sin embargo, no la encontró y continuó creyendo que había estado muy cerca de las «playas felices del Catay».

El viaje continuó. Según iba avanzando hacia el norte, Verrazzano observaba los cambios de la naturaleza y del aspecto de los hombres. Las selvas de cedros dejaban su lugar a una vegetación cada vez más clara. La gente era más blanca, vestida con hierbas entretejidas. Verrazzano, en efecto, había entrado en el territorio de los indios de otra familia, la de los algonchinos.

El lugar del siguiente desembarco fue bautizado «Arcadia», probablemente en recuerdo del poema de Jacopo Sannazzaro que había hecho renacer el antiguo mito entre los humanistas de la primera parte del siglo XVI.

Después de cien leguas, el *Dauphine* echó sus anclas frente al estuario de un gran río; Verrazzano denominó aquel lugar «Angouleme», por el título de conde de Angouleme, que Francisco I había ostentado hasta el momento de su ascensión al trono. Era la bahía de Nueva York.

Resulta sugestivo pensar que allí donde hoy late la vida de una de las ciudades más modernas y activas del mundo, un lejano día, hace casi cinco siglos, unos pocos hombres valientes se aventuraban a explorar en el silencio de una naturaleza incontaminada.

> Después de cien leguas [cuenta Verrazzano] encontramos un sitio muy agradable entre dos altas colinas, entre las cuales corría hacia el mar un grandísimo río que en el interior de su desembocadura era muy profundo, tanto que desde el mar hasta el fondo del estuario, con la marea alta, encontramos ocho pies de profundidad, de tal forma que allí hubiera podido pasar cualquier gran navío. Dado que habíamos anclado frente a la costa sobre un buen fondo, no quisimos dejar de adentrarnos al interior de la desembocadura. Bajamos con el bote adentrándonos por el citado río hacia la tierra y la encontramos muy poblada. La gente, casi similar a las demás, vestida con plumas de pájaro de varios colores, venía hacia nosotros alegremente, lanzando grandes gritos de admiración y mostrándonos dónde mejor podríamos bajar a tierra con el bote. Penetramos en aquel río media legua hasta donde vimos que formaba un bellísimo lago de casi tres

leguas de perímetro en el cual navegaban casi treinta de sus barquitos con una infinidad de gente que venía de todas partes para vernos.

Después, Verrazzano se dirigió aún más al norte, siendo una de sus etapas la de Narragansett Bay. Aquí permaneció 15 días estableciendo amistosas relaciones con los indios wampanoas que la habitaban. La descripción que de ellos realiza Verrazzano en su carta es extremadamente interesante desde el punto de vista etnográfico y fue ampliamente utilizada por los siguientes viajeros. Él observó con cuidado y también con cierta admiración sus costumbres.

«Es la gente más bella y más gentil de modales que hayamos encontrado en nuestra navegación», escribe. Describió minuciosamente los ornamentos de las mujeres, similares a los «que se usan en Egipto y en Siria», la forma de vestir y el comportamiento de los jefes, la forma y la estructura de sus hogares. Se interesó también por los cultivos, las plantas y los animales, «tan diferentes de los nuestros». Midió la latitud y resolvió que estaba a 40 grados norte. Llamó a aquel lugar «Refugio».

El 6 de mayo reemprendió la navegación. Pero, según iba avanzando hacia el norte, el ambiente se hacía más hostil. Sobre el fondo de ásperas montañas, se dibujaban oscuros bosques de coníferas de los que asomaban hombres de aspecto rudo y malos modos. El acorde clásico de la cultura renacentista entre naturaleza y seres vivientes volvía a proponerse a su imaginación, pero en su versión negativa.

El límite septentrional de la navegación de Verrazzano es incierto. En la carta, él afirma haber llegado «cerca de tierra que en el pasado encontraron los británicos, que está a 50 grados», lo cual no significa sin embrgo que hubiera alcanzado justamente los 50 grados norte. Probablemente, así como había prudentemente evitado bajar demasiado al sur del cabo Fear temiendo encontrarse con los navíos españoles, también evitó entrar en una área que portugueses e ingleses reivindicaban y que ya era demasiado frecuentada por los marineros de todas las naciones del Occidente europeo.

Así, cruzando nuevamente el Atlántico, volvió a Dieppe, adonde el *Dauphine* llegó el 8 de julio de 1524.

El segundo viaje

Desde el punto de vista de la exploración, la expedición fue sin duda un gran éxito porque demostró que, incluso con medios extremadamente modestos, había sido posible para Francia hacer lo que otros países habían conseguido con un empeño económico y con unos recursos materiales mucho más importantes. Sin embargo, al hecho de que Verrazzano no hubiere alcanzado el Catay debió de defraudar las expectativas de los comerciantes lyonenses, deseosos de acercarse lo más posible a los países productores de la seda, la materia prima de sus más florecientes industrias.

Se entiende, por lo tanto, que las tentativas de Verrazzano, a su regreso a Francia, por organizar una nueva expedición no consiguieran su apoyo. En cambio, como se deduce de algunos documentos que se conservan en el Archivo Nacional de París, el rey se mostró una vez más dispuesto a ayudarlo, procurando que Allonce de Civille, un conocido comerciante español residente en Rouen, y algunos de sus socios le proporcionasen cuatro navíos. Pero, cuando la organización de la expedición había llegado ya a buen punto, nuevamente prevaleció la razón de estado y los cuatro barcos, equipados para atravesar el océano, fueron requisados y destinados a la defensa de las costas de Normandía y de Picardía.

Poco después de la derrota de Pavia (febrero 1525) y del consiguiente encarcelamiento español de Francisco I, debieron de convencer a Verrazzano de que en aquel momento ya no hubiese sido posible obtener en Francia un apoyo concreto a sus proyectos. Probablemente por ello, durante 1525 Juan se fue a Portugal.

Se remonta a este viaje la carta de un portugués residente en París, Diogo de Guveia, dirigida al secretario de Estado en Lisboa, Antonio Carnerio y fechada el 8 de mayo de 1525 [14]. Guveia recomienda vivamente al portador de la carta, declarándose muy satisfecho de que éste haya decidido ir a Portugal. Aunque la carta no lo dice expresamente, el personaje del que se habla es sin duda Juan de Verrazzano, al que se puede reconocer por algunas alusiones contenidas en el texto de la carta [15]. Para él, Guveia tiene unas bellísimas palabras: «Posee dos cua-

[14] *Cfr.* M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *op. cit.*, p. 97.

lidades de gran perfección: la práctica y la teoría de la cosmografía y de la geografía y la práctica y el conocimiento de la navegación en el mar». Y así lo define: «Su gloria no es otra que la de descubrir».

Aunque resulta evidente que Guveia quería presentar a su recomendado de la mejor forma posible y por lo tanto cargaba un poco las tintas, no hay duda de que en esta frase está todo el espíritu de los grandes navegantes del Renacimiento. Es este espíritu que aúna a Juan de Verrazzano y a los demás italianos que, al servicio de no importa qué soberano, sin prejuicios nacionalistas, sino con un profundo sentido de los valores del hombre, trataban de destacar en empresas destinadas a unir para siempre sus nombres a la historia.

El viaje de Verrazzano a Portugal acabó en nada, no sabemos por qué motivo. Según una tradición recogida por Richard Hakluyt, ese mismo año aquél habría viajado también a Inglaterra para entrevistarse con Enrique VIII. Pero, de este segundo viaje, no tenemos prueba alguna y hay quien piensa que la noticia recogida por Hakluyt no se refiere a Juan, sino a su hermano Jerónimo.

En todo caso, inmediatamente después de la liberación de Francisco I, nos encontramos con Juan nuevamente en Francia. Aquí, entre abril y primeros de mayo de 1526, se asociaba con cinco personajes de relieve: Philippe Chabot, almirante de Francia, Guillauma Prudhomme, general de Normandía, el famoso armador de Dieppe Jean Ango, Jacques Boursier, representante de algunos comerciantes parisinos y el genovés Pedro Spinola, en vista de un *voiage des espiceryes aux Indes.*

Sobre la preparación de este viaje, estamos bien documentados. La participación de Philippe Chabot, que había sido nombrado almirante de Francia el 23 de marzo, en la organización y la financiación del viaje fue uno de los primeros actos de su cargo. Aquél se comprometió a proporcionar, «por el bien, el provecho y la utilidad de la cosa pública del reino de Francia», dos galeones, mientras que un tercer navío, de 70 toneladas, lo proporcionaba Juan Ango. Queda la duda de si, a estas tres naves previstas inicialmente por el contrato, se habría añadido una cuarta, pues, en un documento del 12 de mayo de 1526, se dice que Verrazzano recibió de un tal Adam Godefroy de Rouen un

[15] Por ejemplo, por el hecho de que se dice que había vuelto el año anterior de un viaje de descubrimiento.

navío llamado *El barco de Fécamp*, de unas 90 toneladas, que parece ser otro diferente de los galeones de Chabot y del navío de Juan Ango [16].

En la sociedad que debía ocuparse de los suministros para el viaje y del anticipo de los salarios de los marineros, Chabot entró con un aporte financiero del doble que los otros socios. Esto hace pensar que él mismo actuara por cuenta del soberano. Por su parte, además de participar en la formación del capital de la sociedad armadora, Juan de Verrazzano asume el cargo de capitán y el de piloto principal, con el compromiso de elegir sus directos colaboradores, o sea, los capitanes y los pilotos de cada barco, así como sus tripulaciones.

Dos cartas dirigidas al rey de Portugal, João III, la primera de Diogo de Guveia en septiembre de 1527 y la segunda del gobernador de Mozambique, Antonio da Silveira de Meneses, en julio del año siguiente [17], nos permiten reconstruir, al menos a grandes rasgos, los acontecimientos de este segundo viaje de Juan de Verrazzano en el que le acompañó su hermano Jerónimo. Las cartas proporcionan informaciones parcialmente diferentes, lo cual tiene, no obstante, explicación si se tiene en cuenta que, mientras Guveia escribe lo que ha podido saber del mismo Verrazzano a su regreso, Meneses se basa en lo que le cuentan doce franceses, capturados a su llegada al puerto de Mozambique en una embarcación de fortuna.

Según Guveia, Juan de Verrazzano había partido con tres navíos junto a su hermano, pero, llegado a las proximidades del cabo de Buena Esperanza, había sido sorprendido por una tempestad. Los tres barcos se habían separado: dos —el de Juan y el que mandaba su hermano Jerónimo— habían vuelto atrás, mientras que el tercero había doblado el Cabo, entrando en el océano Índico. Pero —afirma Guveia— «no se había vuelto a saber de él».

Durante el viaje de regreso, los dos hermanos se habían detenido en una localidad sin determinar de la costa de Brasil, en donde Jerónimo había parado para «cargar» probablemente palo de Brasil, madera tintórea que en aquel entonces era el principal producto procedente de ese país. Pero, en la fecha en que escribe Guveia, o sea, el 8 de sep-

[16] Pero sobre este argumento, *cfr.*, M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *op. cit.*, pp. 105-106.

[17] *Cfr. Ibidem*, pp. 107-109.

tiembre de 1527, él aún no había vuelto. Juan, en cambio, había capturado una carabela portuguesa, haciendo prisioneros a tres hombres y adueñándose de la artillería, y había regresado a Francia.

Según lo que escribe Meneses, Juan de Verrazzano había partido el 15 de junio de 1526 del puerto normando de Honfleur con sólo dos navíos: el más pequeño, de unas 50 toneladas, capitaneado por él y el más grande, de unas 70, por un florentino «muy buen piloto, que conocía las lenguas de muchos países», con la intención de recorrer la ruta de Magallanes para llegar a las Molucas pasando por occidente. Sin embargo, llegado a las costas del Nuevo Mundo, había encontrado tan mal tiempo que no le había sido posible «entrar en la Boca del Dragón». Así que había decidido «ir a buscar» el cabo de Buena Esperanza.

Antes de que consiguiera llegar a este cabo, los marineros del barco más pequeño se habían amotinado y habían impuesto a Verrazzano el volver atrás, mientras que los del barco más grande habían llegado a un acuerdo con su capitán comprometiéndose a navegar hasta la isla de San Lorenzo (Madagascar) para cargar jengibre. Pero, poco experimentados en la navegación por el océano Índico, se habían quedado a una latitud demasiado alta y habían «fallado» Madagascar, arribando en cambio a Sumatra. Aquí, en el puerto de Achim, su piloto había sido hecho prisionero junto con algunos marineros. Ya sin guía, conseguirían llegar casualmente a las Molucas, desde donde habrían emprendido el viaje de regreso. Pero naufragarían cerca de la isla de Madagascar en un banco de arena. Los pocos que sobrevivieron construyeron una barca con la que consiguieron llegar a Mozambique.

Para la correcta interpretación de este relato, es necesario considerar que el mismo repite el de los náufragos y éste, probablemente, había sido construido con un fin determinado. Ellos habían violado el monopolio portugués de la vía oriental a las Indias y habían conseguido llegar a las Molucas. El naufragio en los bancos de arena de Madagascar les había impedido volver a Francia con el cargamento de especias que allí habían adquirido. Por lo tanto, es probable que ellos hablasen de sólo dos barcos para demostrar su propia buena fe y para minimizar el alcance de la expedición, pues, al saber que uno había pasado al océano Índico, el gobernador de Mozambique no habría podido verificar nunca su número. Por los mismos motivos, declararon exactamente sólo el tonelaje de su navío: 70 toneladas (el barco de Jean

Ango), atribuyendo al barco rezagado un tonelaje decididamente inferior al que se podría barajar en base a los documentos relativos a la preparación de la expedición.

Del mismo modo, le atribuyeron a Verrazzano la intención de «seguir la ruta de Magallanes», porque, sobre ésta, los portugueses no podían esgrimir ningún derecho. Por eso, la «Boca del Dragón», de la que habla Meneses y sobre cuya identificación tanto se ha discutido, podría corresponder a un topónimo elegido al azar para desviar las sospechas de los portugueses; un topónimo que debía de figurar en uno de los mapas con los que contaban los náufragos y sobre los cuales con toda probabilidad describieron al gobernador su propia ruta.

Por último, contaron que habían llegado por casualidad a Sumatra y a las Molucas, cuando la ruta para uno y otro sitio por el océano Índico suponía un buen conocimiento de los vientos y de las costas de Indonesia.

Todo hace suponer que las costas sucedieron de otro modo.

Es probable, ante todo, que el proyecto de Verrazzano tuviera previsto ya desde un principio penetrar en el océano Índico por la vía del cabo de Buena Esperanza. Nos es por casualidad que los documentos relativos a la preparación del viaje hablen únicamente de «viaje a las Indias» sin mención alguna al Catay, nombrado en cambio en los documentos relativos al anterior, cuando Verrazzano se había propuesto alcanzar las Indias desde Occidénte.

Así que, como en el primer viaje había tratado de penetrar en el área marítima asignada a España por el Tratado de Tordesillas, pero arribando a los litorales norteamericanos entre Florida y Terranova, o sea, una zona de la que sabía que nadie antes que él había tomado posesión, se podría pensar que en este segundo viaje hubiese decidido formar el monopolio portugués, pero procurando seguir en el océano Índico una ruta más meridional, por la cual difícilmente habría podido encontrarse con los navíos lusitanos.

El apoyo del rey de Francia, oficialmente refrendado por la intervención del almirante Chabot «para el bien, el provecho y la utilidad de la cosa pública», insistía en la voluntad del soberano de oponerse al monopolio ibérico de los mares y de los continentes extraeuropeos, y en el principio del derecho a la libre circulación de los barcos y a la conquista de aquellos territorios que no hubiesen sido aún expresamente declarados de pertenencia de un rey cristiano.

En esta perspectiva, podía parecer posible, e incluso útil y urgente, una intervención en la controversia para la posesión de las Molucas. La finalidad política de la misión de Juan de Verrazzano debía de ser, por lo tanto, la de llegar a las islas de las especias y tomar posesión de una de aquellas que España y Portugal no habían aún declarado de forma explícita como conquista propia (basándose en los relatos de los que volvían de la expedición de Magallanes, se sabía que aún quedaba más de una).

Sólo fueron la tempestad y quizá la falta de disciplina de las tripulaciones en las proximidades del cabo de Buena Esperanza, las que impidieron que Verrazzano llevara a cabo su misión cuando ya había atravesado sin incidentes el Atlántico.

Sería interesante conocer la ruta que Verrazzano siguió desde Francia hasta el cabo de Buena Esperanza. Pero, desgraciadamente, ni la carta de Guveia ni la de Meneses contienen referencia alguna sobre el particular. Podemos pensar que él mismo se dirigiera hacia las costas de Brasil aprovechando los alisios del noreste y luego, después de haber seguido durante un trecho estas costas dejándose llevar por la corriente de Brasil hasta encontrar los vientos occidentales, hubiese virado hacia el sureste.

En su carta, Meneses explica que los náufragos franceses contaban con instrucciones y mapas náuticos portugueses muy bien dibujados. Ello nos lleva a pensar que, durante su estancia en Portugal en 1526, Juan hubiese recogido informaciones sobre las rutas habitualmente seguidas por los portugueses en el Atlántico –desde las islas de Cabo Verde hacia Trinidad y Ascensión y, desde aquí, al cabo de Buena Esperanza– y en el océano Índico –remontándolo a lo largo de las costas de África oriental o bordeando Madagascar antes de afrontar la travesía longitudinal– y, después, de regreso ya a Francia, hubiese elaborado un plan para navegar en uno y otro océano a unas latitudes más elevadas para tener así la seguridad de no encontrarse con las naves portuguesas. Si así fue, es evidente que el viaje a Portugal tuvo para él un significado completamente diferente del que le atribuye la tradición.

Desde luego, dado que Verrazzano partió de Francia hacia la mitad de junio, el paso por el cabo de Buena Esperanza se intentó al menos dos meses y medio después de lo habitual en los convoyes portugueses, o sea, en pleno o hacia el final del invierno austral, cuando

las tormentas eran una posibilidad muy frecuente y temida. Este retraso habría impedido a Verrazzano, en el caso de que hubiese conseguido llegar a Madagascar, penetrar en el canal de Mozambique para seguir la ruta portuguesa hacia la India, pero justamente por ello también le habría evitado con seguridad desagradables encuentros.

Todo hace pensar que, además, él se propusiese, superado ya el cabo de Buena Esperanza, remontar desde la zona de los vientos occidentales hasta la de los alisios del sureste para alcanzar Sumatra, justamente como de hecho hicieron sus compañeros.

Sin posibilidad de seguirlos, él, con el hermano –y por lo tanto con al menos dos navíos–, había vuelto a Brasil y, desde aquí, a Francia. El florentino «muy buen piloto» del que habla Meneses no era por lo tanto Jerónimo de Verrazzano, sino un tercer personaje, quizás el piloto del barco que entró en el océano Índico y que pereció durante el viaje antes de la llegada a Mozambique.

El tercer viaje de Juan de Verrazzano

A pesar de haberse resuelto sin éxito, el segundo viaje de Juan de Verrazzano tuvo para Francia importantes consecuencias. En efecto, no sólo abrió el camino hacia la penetración en Oriente, sino que estimuló el interés por América meridional.

Desde un punto de vista económico, el palo de Brasil que trajeron Juan y Jerónimo de Verrazzano en sus barcos fue utilizado en las industrias textiles para la fabricación de tejidos con colores más alegres y resistentes. Desde un punto de vista político, las secuelas diplomáticas con Portugal dejaron clara la intención de Francisco I de entrar en la competición por la posesión y el aprovechamiento de los territorios extraeuropeos, en especial los del Nuevo Mundo.

Ya estaba claro, pues, que España y Portugal no se enfrentaban únicamente a corsarios preparados a atacar a sus convoyes en el mar con el fin de adueñarse por la fuerza de las riquezas de las Indias, sino que también debían enfrentarse a unos exploradores inteligentes y preparados, comerciantes y navegantes a la vez, decididos a contrarrestar el monopolio marítimo de las dos naciones ibéricas y a aprovechar el principio de la libre navegación y el libre comercio propugnado por el rey de Francia.

La amplitud de los territorios que, a Oriente y a Occidente, quedaban abiertos a la penetración europea a consecuencia de las grandes exploraciones de finales del siglo anterior era tal que ni España ni Portugal habrían podido garantizar su control. Y, dado que muchos productos coloniales, además de los metales preciosos, las gemas y de las especias, se habían revelado interesantes para la economía europea, la lucha por el dominio de los continentes extraeuropeos había comenzado.

De este hecho se dio cuenta probablemente el embajador portugués en Francia, João de Silveira, que, a finales de 1527, escribió alarmado a su propio soberano [18] para solicitar un apoyo más contundente frente a la perspectiva de una nueva expedición organizada por Juan de Verrazzano. En efecto, había sabido por sus informadores repartidos por los puertos de Normandía que el florentino estaba preparando un viaje «a Brasil».

Parece —escribe al rey— que tenga la intención de llegar al río «descubierto por Cristovão Jacques»; probablemente partirá en febrero o marzo con cinco navíos. La cosa era aún más preocupante puesto que el almirante Chabot, a quien el embajador pidió explicaciones al respecto, no había querido dárselas.

Parece —seguía escribiendo Silveira— que Verrazzano hubiera tenido la intención de establecer una base en América, desde la que seguir los descubrimientos «en los países pertenecientes a Portugal y a Castilla»: esto podía constituir una amenaza muy grave para los dos países, también porque los franceses afirmaban que los indígenas del Nuevo Mundo «tienen el derecho de vender sus productos a quienes quieran, que son libres y no vasallos».

Que este viaje haya sido realizado lo testimonian una serie de documentos relativos a la controversia surgida tras su conclusión en cuanto al reparto del cargamento de palo de Brasil traído a Francia. Una controversia que se prolongó durante siete años y que no concluyó hasta el 13 de agosto de 1535.

A través de estos documentos llegamos a saber que Verrazzano acabó por volver a zarpar una vez más con una reducida flota: no con cinco sino con un solo barco. Se llamaba *Nicolás*, pero para la ocasión fue nuevamente bautizado como *Flamenque*. Al igual que en el anterior

[18] *Cfr. Ibidem*, pp. 117-118.

viaje, los costes de la expedición se repartieron entre varias personas. Algunas contribuyeron a los gastos relativos al navío, otras a su equipamiento, a las provisiones y al pago de los hombres.

Los primeros corrieron a cargo de un consorcio de normandos, mientras que algunos comerciantes italianos se hicieron cargo del equipamiento y de la tripulación, entre éstos Alejandro Ruccellai, hermano de Zanobi, Tomaso Bonaccorsi, Donato Acciaiuoli y Rafael Nasi. Juan de Verrazzano fue nombrado piloto y capitán, con competencias y ganancias similares a las establecidas para el anterior viaje.

Desgraciadamente, los documentos no nos dicen nada acerca del desarrollo del viaje. Es cierto que el barco llegó al Nuevo Mundo, donde hizo acopio de un gran cargamento de palo de Brasil. Sin embargo en lo concerniente a la ruta, al número y a las localizaciones de los amarres no proporcionan indicación alguna.

Como hemos visto, Silveira supo que el destino debía ser el río «encontrado» por Cristovão Jacques, o sea el río Amazonas o quizá también el río de la Plata [19], pero no se puede descartar que él mismo hubiese sido voluntariamente mal informado y que, también esta vez, Verrazzano tuviera intención de seguir un camino poco frecuentado y de arribar allí donde nadie aún había llegado.

Lo que sí es cierto es que el viaje concluyó con su muerte.

En los *Elogia Virorum*, publicados en Roma en 1551, el humanista Paulo Giovio, que había sido amigo de los hermanos Verrazzano, hizo una breve alusión al trágico final de Juan, relatando cómo después de haber explorado tierras salvajes e impenetrables, fue devorado por los caníbales en las proximidades de Darien, bajo las aterradas miradas de sus compañeros que se habían quedado en el barco [20].

[19] Cristovão Jacques era un capitán portugués de origen galo conocido por haber salvado en 1516 en puerto Patos a siete supervivientes de la expedición de Juan Díaz de Solís. Sucesivamente había sido encargado de patrullar las costas del Brasil, encargo que realizó con gran determinación, capturando algunos barcos franceses y ajusticiando implacablemente a sus tripulaciones.

[20] «Mientras Juan navegaba con creciente curiosidad y exploraba tierras salvajes e impenetrables, fue devorado por los caníbales cerca del Darien, a la vista de sus compañeros, que se habían quedado en las embarcaciones» (P. Giovo, *Elogia virorum bellica virtute illustrium*, Florencia, 1551, pp. 304-305.

Esta cita que fue retomada años más tarde por Ramusio, en el *Discorso sopra la Terra Ferma delle Indie Occidentali*[21] representó durante largo tiempo la única noticia sobre el final del navegante florentino, cuya fecha de su muerte además se desconocía.

Pero en 1925 Alessandro Bacchiani descubrió en la biblioteca de la familia Giovio una *Historia poética* realizada por el sobrino de Paulo, Julio[22], quien, según parece, también tuvo relaciones amistosas con Jerónimo Verrazzano a través de los humanistas y los artistas del círculo romano de Juan Gaddi. La *Historia poética* quiere celebrar los grandes descubrimientos geográficos; después de haber hablado de Hernán Cortés, Giovio cita a Juan de Verrazzano, atribuyéndole, erróneamente, el descubrimiento de Florida, pero contando también que, después de haber tocado esa región, alcanzadas las islas Abaco y Bahama, puso rumbo hacia el sur con la intención de llegar al Darien.

Mientras navegaba en esta dirección, Juan avistó una isla cubierta de vegetación que parecía estar deshabitada y decidió ir a explorarla con seis compañeros. Sin embargo cuando llegaron a tierra, repentinamente fueron hechos prisioneros por «gente cruel», que los habían matado y luego hechos pedazos y devorados «hasta el mínimo hueso». Jerónimo de Verrazzano, que había permanecido en el navío, asistió a la escena sin poder hacer nada.

La atribución del descubrimiento de Florida a cargo de Juan de Verrazzano forma parte de las habituales imprecisiones que salpican la transmisión de las noticias concernientes a los descubrimientos geográficos. Probablemente Julio Giovio se confundió entre los resultados del primer viaje de Verrazzano y el desarrollo del último. Pero también es probable que la meta del navegante florentino en esta última y trágica experiencia suya no fuera uno de los grandes ríos de América meridional, tal y como se le había hecho creer al embajador portugués, sino las costas de América central desde el Yucatán hasta el Darien, ya ampliamente exploradas en los primeros viajes de descubrimiento y de rescate, pero en las que existían todavía amplias zonas sin conquistar.

[21] Que comenta la relación del primer viaje; *cfr.* G.B. Ramusio, *op. cit.*, vol. III, p. 417v.

[22] Fue publicada por Bacchiani en el Bollettino della Società Geografica Italiana (A. Bacchiani, «I fratelli da Verrazzzano e l'eccidio di una spedizione italo-francese in America (1528)», *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie VI, vol. II, 1925, pp. 373-400.

Atravesado el Atlántico a lo largo de una ruta más septentrional que las seguidas por los convoyes españoles –probablemente la misma del primer viaje– Verrazzano había alcanzado las costas de Florida, llegando luego a las islas Abaco y Bahama. Desde aquí, difícilmente habría podido adentrarse en el canal de Florida, desde el que fluye con fuerza un ramal de la corriente del Golfo; así que para llegar a las costas del continente tuvo que pasar entre las Bahamas y Cuba, y luego entre Cuba y Haiti o al sureste de Haiti.

Tanto en un caso como en el otro, encontró en su camino unas islas pobladas por caribes. En una de éstas, no sabemos cuál, sucedió el drama.

El viaje de Jerónimo de Verrazzano

Después de la tragedia, probablemente Jerónimo asumió el mando de la expedición; llevó a cabo el acopio del palo de Brasil por el que

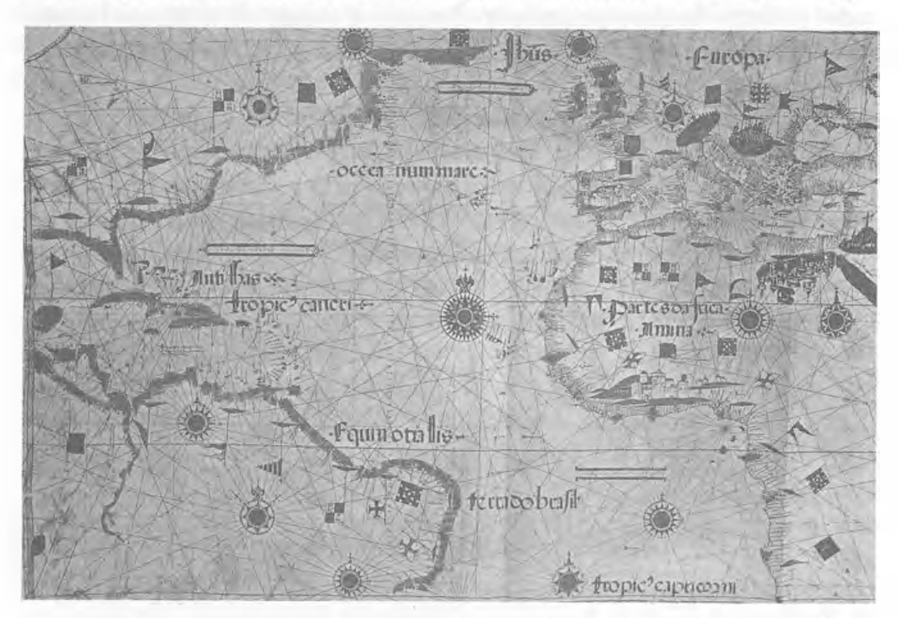


Ilustración 29. El Atlántico y América central en un mapa portugués de 1535, quizá de Pedro Reinel.

se había organizado el viaje, y volvió a Francia. Pero no intervino en el largo pleito por el reparto de los beneficios; la correspondiente documentación no lo menciona. Además al año siguiente ya había partido nuevamente para el Nuevo Mundo.

En Francia, y sobre todo en Normandía, los viajes de su hermano habían suscitado gran interés e incentivaron las iniciativas. En 1529 fueron muchos los barcos franceses que atravesaron el océano para abastecerse de palo de Brasil. De hecho, a pesar de la vigilancia portuguesa y de los reiterados apresamientos de navíos y de hombres, el acopio de madera tintórea se había revelado como un excelente negocio.

En 1530 los franceses también trataron de fundar un asentamiento permanente en Pernambuco, pero se vieron obligados a abandonarlo, no por la hostilidad de los indígenas, con los que en cambio habían establecido unas cordiales relaciones, sino por la reacción portuguesa. Ni siquiera la intervención de la diplomacia consiguió poner fin a las controversias franco-portuguesas en las costas de Brasil; a pesar de que el almirante Chabot, que se había dejado corromper por los portugueses, prohibiera a las naves de sus compatriotas frecuentarlas, éstas siguieron haciéndolo, y así continuaron las capturas y los actos de piratería por ambas partes.

La apuesta en el juego había llegado a ser demasiado importante para la economía francesa, por lo que el comercio con el Nuevo Mundo continuó intensificándose, hasta llegar durante la segunda mitad del siglo a la fundación de una colonia, la *France Antarctique*, en una isla de la bahía de Río de Janeiro, que por lo demás gozó de una corta vida.

Del viaje al Nuevo Mundo que Jerónimo de Verrazzano realizó en 1529 se han tenido noticias en época bastante reciente gracias a dos actas notariales redactadas en Rouen en septiembre del mismo año [23]. El barco, del que Jerónimo era propietario en parte, se llamaba *Saulveur*, pero también esta vez cambió para la ocasión su nombre por el de *Bonne Aventure*. Para el armamento, Jerónimo se asoció con un rico comerciante y armador de Rouen, Jeanne Bonshons, especialmente in-

[23] Estas actas han sido publicadas por primera vez por M. Mollat en 1949; con anterioridad este viaje de Jerónimo de Verrazzano había sido ignorado.

teresado en el comercio con el Mediterráneo. Los comerciantes florentinos, obligados a ocuparse de otros asuntos debido a los acontecimientos políticos del momento, no participaron en el negoacio. Capitán del barco era el francés Robert Yon, y el piloto el mismo Jerónimo.

La meta del viaje era «la isla del Brasil», aunque no sólo ésta. En efecto, después de haber cargado el palo de Brasil en América, Jerónimo, se comprometió también a transportarlo hasta algunos puertos del Mediterráneo, concretamente Ancona, Venecia, Ayas (en Cilicia), Candia y Alejandría.

Así, aun siendo de carácter meramente comercial y no explorativo, el viaje de Jerónimo de Verrazzano constituía otra importante innovación, inaugurando una nueva manera de utilizar los recursos de las tierras americanas, implicadas en un complejo juego con las antiguas vías del Mediterráneo. De hecho, era el comienzo de aquellas rutas triangulares entre la Europa septentrional, la Europa mediterránea y el Nuevo Mundo, que sucesivamente, alargándose hasta las costas de África, convertirían el Atlántico en el centro vital del comecio internacional.

Este viaje, sobre cuyo término no tenemos noticias, clausuró la carrera naval de Jerónimo de Verrazzano. En efecto, ese mismo año se trasladó a Italia, donde realizó y firmó su célebre mapa, y donde probablemente, no sabremos cuándo, murió.

IX

LA CONCLUSIÓN DE LA AVENTURA

ITALIA Y LA DIFUSIÓN DE LAS NOTICIAS SOBRE EL NUEVO MUNDO

Los navegantes italianos de los que hemos hablado hasta ahora son los que en primer lugar y con mayor eficacia han contribuido al descubrimiento y a la exploración de América. Cada uno de ellos, como hemos visto, participó en ella interpretando la realidad geográfica del Nuevo Mundo según distintos y particulares puntos de vista, sacando partido a las propias aptitudes y preparación, marcando con la huella de su propia personalidad el especial momento histórico durante el cual se desarrollaba su experiencia. En su conjunto la aportación de Colón, Vespucio, de los dos Caboto y de Juan de Verrazzano fue fundamental. Basta con mirar un mapa geográfico para darse cuenta de esto: casi las tres cuartas partes de las costas orientales de América fueron descubiertas por ellos.

Al lado de estos personajes de primer orden, otros italianos viajaron en los primeros barcos dirigidos al Nuevo Mundo. De algunos de ellos se ha conservado sólo el nombre; de otros sabemos algo más. Indudablemente, son figuras menores en el amplio panorama de la exploración americana; pero ellos, como otros de sus compatriotas que vivían en el extranjero, desempeñaron un importante papel en la difusión de las noticias relativas al nuevo continente y a sus pueblos.

Como hemos visto, las consecuencias de las vicisitudes políticas internas del siglo XV y la apertura de las vías transoceánicas dejaron a Italia en una posición marginal con respecto al resto de la Europa occidental, pero desde el punto de vista cultural ésta continuó todavía ejerciendo un importante papel durante todo el siglo XVI.

A pesar de la difusión que la literatura de viajes había tenido durante los siglos anteriores, Europa no estaba suficientemente preparada para recibir la enorme masa de novedades que el descubrimiento portugués de la vía oriental a las Indias, y, en mayor medida, el descubrimiento español de América, le proporcionaron en poquísimos años. Los primeros en acoger con interés estas novedades fueron los comerciantes, siempre atentos para aprovechar las posibilidades de ampliar sus tráficos. En todos los países de Europa occidental, la presencia de italianos era preponderante entre los comerciantes al inicio del siglo XVI. La red de relaciones de la que los mismos podían valerse permitió una rapidísima circulación de las informaciones relativas al Nuevo Mundo, y a menudo incluso el acceso a noticias que deberían haber permanecido en secreto.

Los comerciantes italianos de Lisboa y Sevilla –así como los de Lyon y Bristol, o de otros grandes emporios comerciales– que habían sido de los primeros en financiar las expediciones transoceánicas, también eran los amigos y protectores de sus compatriotas navegantes, que se habían puesto al servicio de los soberanos europeos interesados en las exploraciones. Dadas las estrechas relaciones que unían a las empresas comerciales italianas a sus filiales, era natural que las noticias concernientes a aquellas expediciones llegaran con rapidez hasta Italia. Sus agentes, que viajaban con los conquistadores, contribuyeron a difundir rapidísimamente en Italia, a través de sus cartas a familiares, todo tipo de noticias.

Las características culturales de los comerciantes italianos del Renacimiento se prestaban perfectamente a estos fines. Ellos, como a menudo se ha dido, se sentían «ciudadanos del mundo»: más allá de un fuerte lazo afectivo con su pequeña patria de origen –Génova, Venecia, Florencia– así como de una fuerte solidaridad con sus propios compatriotas en el extranjero, no conocían los vínculos del «amor patrio». Ajenos a las rivalidades políticas de los grandes estados nacionales, podían observar los acontecimientos, y de especial forma el desarrollo de los descubrimientos y de las conquistas de ultramar, desde un punto de vista privilegiado, sin condicionamientos, y sobre todo podían contarlos tal y como los veían –o los interpretaban– sin temor a las censuras.

A menudo, tanto la presunción de la superioridad de sus tradiciones como de su cultura les hizo críticos frente a los conquistadores así

como a los conquistados, y de estos últimos —como todos los europeos— menospreciaron siempre los modelos de vida. Sin embargo, por otra parte, la curiosidad, el deseo de conocimiento y también el de diferenciarse, típicos del italiano del Renacimiento, les ayudaron mucho para poder percibir, reconocer y describir con gran prontitud la realidad geográfica del Nuevo Mundo.

Así, Italia se convirtió en la caja de resonancia de las hazañas explorativas [1]. Todas las cortes italianas, pero sobre todo la de Roma —sede de la máxima autoridad religiosa de la Cristiandad—, desempeñaron un papel de primerísimo orden en la distribución y difusión de las correspondientes noticias.

Ya hemos tenido ocasión de citar a algunos diplomáticos y comerciantes residentes en los centros en los que las expediciones explorativas se organizaban, cuyos informes están relacionados con los nombres de los mayores exploradores italianos del Nuevo Mundo. A ellos habría que añadir otros. Por ejemplo, Annibale Zennaro, que con fecha de 9 de marzo de 1493 escribía desde Barcelona a Milán, diciendo que había leído la carta de Colón a los Reyes Católicos, anunciando la noticia del descubrimiento. Zennaro escribía a su hermano, embajador en Milán, una carta de carácter familiar, pero la importancia de su mensaje se entendió inmediatamente: copiada por Jacobo Trotti, también el embajador, su carta fue enviada a Ercole d'Este, duque de Ferrara. Juan de' Bardi escribió desde Sevilla al duque de Mantua, Francisco II Gonzaga, el 19 de abril de 1494, informándole sobre el segundo viaje de Colón; Simón del Verde, comerciante florentino amigo de Colón, de quien han llegado hasta nosotros dos importantes cartas, de 1494 y de 1499. [2]

También tuvieron un destacado papel las editoriales italianas. Ya hemos mencionado la *Epistola... de Insulis nuper inventis*, publicada en Roma en abril de 1493, sólo un mes después del regreso de Colón a

[1] Se puede tener una idea hojeando los documentos que, con ocasión del IV Centenario del Descubrimiento de América, fueron publicados en la parte III, vol. II de la *Raccolta di Documenti e Studi, op. cit.*.

[2] La carta de Annibale Zennaro y las dos cartas de Simone del Verde han sido publicadas en español por M. Vannini de Gerulewitz, *El mar de los descubridores*, Caracas, 1974; las tres cartas y la de Bardi se encuentran ahora en F. Morales Padrón, *Primeras cartas sobre América (1493-1503)*, Sevilla, 1990.

su primer viaje; el *Libretto de tucta la navigatione del re di Spagna*, de 1504, y los *Paesi novamente retrovati* de 1507, impresos respectivamente en Venecia y Vicenza. Roma, Venecia y Vicenza también fueron luego los principales centros de difusión de obras impresas relativas a las expediciones [3]; sobre todo Venecia, donde en 1534 se publicó la traducción italiana del *Sumario* de Oviedo y en 1571 la *Historia del Almirante.*

Pero también algunos viajeros italianos menores que participaron en las primeras exploraciones nos han dejado unos interesantes testimonios, y por eso merecen al menos una breve mención.

El vehemente Michael de Cuneo

Uno de estos testimonios, muy conocido, se refiere a un compañero de Colón: Michael de Cuneo. Entre él y el Almirante existían lejanos lazos de amistad. El padre de Michael conocía al de Cristóbal, a quien vendió en 1474 una casa de campo cerca de Savona.

La familia Cuneo era de Savona. Michael fue compañero de Colón durante el segundo viaje y volvió a Europa en 1495, con los barcos de Antonio de Torres. Siguió a Colón en la expedición de Cibao y en la exploración de Cuba y Jamaica. La amistad con Colón resultó confirmada por el hecho de que el Almirante llamó en su honor cabo de San Miguel de Saona a la punta sur-occidental de Haití y le regaló una isla: «la bella Saonese» (actual Saona).

Descubierta relativamente tarde, en 1865, y publicada en 1893 [4], la carta de Michael de Cuneo dirigida a Jerónimo Annari, también él de Savona, se titula *De novitatibus oceani hesperii repertarum a Christofor Columbo Genuensi*, y en efecto se centra en los nuevos e insólitos aspectos de las tierras americanas.

Exuberante y vivaz, Michael de Cuneo se siente muy orgulloso de haber participado, aunque sea como espectador, en tan excepcional experiencia. Por ello magnifica cada cosa. Pero eso no impide que tam-

[3] En la función cultural de Italia en relación con los grandes descubrimientos, *cfr.*, Numa Broc, La *geographie de la Renaissance, 1420-1620*, París, 1986.

[4] En la *Raccolta di Documenti e Studi*, etc., *op. cit.*, parte III, vol. II, pp. 95-106. El código que contiene la carta se encuentra en la Biblioteca Universitaria de Bolonia.

bién sea un atento observador. Su descripción de las plantas y de los animales de La Española es muy detallada: nombra e ilustra hasta 19 especies vegetales indígenas, y entre los animales, además de los perros mudos y de tres tipos diferentes de conejos [5], cita varias especies de pájaros, serpientes y peces.

Admirador incondicional de Colón [6], comparte con él sus esperanzas e ilusiones. Está convencido de que «el señor Almirante encontrará el Catay» y de que los lugares donde estuvo se encontraban en los confines de Asia. Por eso describe detalladamente los «infinitos» papagallos «de tres clases: enteramente verdes y no muy grandes; verdes pintados de rojo de mediano tamaño; grandes como gallinas, manchados de verde, rojo y negro» y entre las plantas, los jobos, tomándolos por símbolo del Oriente como hará también Vespucio con los mirabolanos.

Una vez a salvo el honor y la reputación del almirante Michael de Cuneo no calla nada de lo que piensa y describe todo lo que ve de la manera más simple y directa, sin autocensuras. Su revelación se diferencia de los relatos de los otros participantes en el viaje por la libertad con la que expresa sus opiniones e ilustra con todo detalle algunos episodios. Esta documentación tiene por eso un notable interés como fuente del segundo viaje colombino, pero también, de forma más general, como uno de los primeros testimonios acerca del «encuentro».

Franco y casi sincero, Michael de Cuneo no hace ascos a contar, por ejemplo, cómo en el famoso combate de Santa Cruz «creyéndolo muerto, echamos al agua a un caníbal herido de lanza, peró lo vimos empezar a nadar; entonces lo tomamos nuevamente con un garfio y le cortamos la cabeza con un hacha sobre la borda de la embarcación». Los indios son para él, por principio, malos y salvajes, al menos hasta que no se rinden y se entregan como prisioneros. Sin embargo,

[5] Y precisamente: «gruesos como liebres, otros parecidos a los nuestros, y otros aún mucho más pequeños» (ésta y las siguientes citas en español han sido sacadas de M. Vannini de Gerulewitz, *op. cit.).*

[6] Así se expresa a propósito del Almirante en el cierre de la carta: «Pero una cosa quiero que sepáis muy bien, que a mi modesto juicio, desde que Génova es Génova, no ha nacido hombre tan magnánimo y hábil en la navegación como dicho señor Almirante; mientras navegábamos, tan sólo viendo una nube o de noche una estrella, se orientaba y sabía si al día siguiente tendríamos mal tiempo; él mismo mandaba y regía el timón; y pasaba la tormenta, él alzaba las velas, mientras los demás dormían».

también en ese caso los considera de todas formas culturalmente inferiores.

Con la misma minuciosidad con la que describe el ambiente natural, habla de sus bárbaras costumbres, de las que parece tener además sólo noticias indirectas e imprecisas. Joven y vehemente, se siente intrigado sobre todo por las costumbres sexuales. Nota la hermosura de las mujeres, que «tienen los senos redondos, duros y bien formados» y que «apenas han dado a luz, llevan enseguida a los hijos al río a lavarlos y se lavan ellas mismas» y nota también que «el vientre no se les arruga por el parto, sino que sigue siendo terso, y así mismo los senos».

Célebre es la descripción de su aventura con la «camballa» una de las mujeres capturadas en el enfrentamiento con los caribes de Santa Cruz y que Colón le había «donado» amablemente:

> Estando yo en la barca me apoderé de una mujer de los caníbales, muy hermosa, la cual el señor Almirante me donó. Teniéndola en mi estancia desnuda según es su costumbre, asedióme el deseo de solazarme con ella; queriéndolo poner en ejecución y no admitiéndolo ella, me trató de tal manera con sus uñas que jamás hubiese querido haber comenzado; visto lo cual, si he de deciros todo, tomé una cuerda y la azoté fuertemente, mientras ella daba gritos inauditos. Pero al final, nos encontramos de acuerdo de tal manera, que os digo que para eso parecía amaestrada en una escuela de rameras.

Es un pasaje que nos hace reflexionar, no tanto sobre el episodio en sí, similar a miles de otros que salpican la historia de todas las conquistas, sino en cómo, desde hace un siglo hasta hoy en día, lo han interpretado los diferentes comentaristas. La historia del descubrimiento de América pasa también a través de la imagen de esta «camballa», cuyas desaventuras han levantado diferentes sentimientos, pero sólo muy tarde algo de compasión.

Antonio Pigafetta, cronista de la expedición de Magallanes y su visión del Nuevo Mundo

Entre los 18 hombres que el 6 de septiembre de 1522 a bordo de la *Victoria* regresaron a Sanlúcar de Barrameda se encontraba un gentil-

hombre de Vicenza que, en calidad de criado de Magallanes, se había sumado a la expedición: Antonio Pigafetta.

Tenía 26 ó 27 años cuando, tres años antes, partió, el 20 de septiembre y durante todo el viaje redactó un diario, que a la vuelta regaló a Carlos I. De este diario deriva su *Relación* el informe más importante y completo de aquella expedición. Pigafetta hizo probablemente más copias; la que ha llegado hasta nosotros[7] la dedicó al gran maestro de la orden de los Caballeros de Rodi, orden de la que él también formaba parte.

La expedición de Magallanes llegó a las costas del Brasil el 29 de noviembre de 1519 y abandonó América, entrando en el Pacífico, el 28 de noviembre de 1520. La navegación y las paradas en las orillas orientales del continente duraron, pues, exactamente un año. Durante este período de tiempo ocurrieron muchas cosas.

Ante todo, los contactos con los indios fueron frecuentes. Magallanes se quedó durante 13 días en la bahía de Río de Janeiro; hizo luego una etapa en la desembocadura del río de la Plata y por fin ancló en el puerto de San Julián para poder pasar a su abrigo el invierno austral. Aquí la flota permaneció desde el 31 de marzo hasta el 24 de agosto de 1520; casi cinco meses durante los cuales el frío, el hambre y la desilusión por no haber encontrado todavía el pasaje para las Indias hicieron explotar viejos rencores. Se difundió la voz de que Magallanes quería la ruina de la armada para ocasionar daños a España. Al final algunos conjurados intentaron apoderarse por la fuerza del mando de la expedición. Con una estratagema, Magallanes logró imponer su razón sobre ellos y los castigó duramente.

La gran importancia del informe de Pigafetta con respecto a esta parte del viaje y a la historia americana no radica tanto en la descripción de los hechos que él relata, ni en la voluntaria omisión de unos detalles que hubieran podido perjudicar la memoria de Magallanes, a quien profesaba un reverente y afectuoso respeto, sino más bien en la detallada narración de los encuentros con los nativos. El centro de sus investigaciones es, en efecto, el hombre.

[7] Los manuscritos que poseemos son cuatro; tres en francés y uno en italiano. Este último, que es el más corregido, está guardado en la Biblioteca Ambrosiana de Milán. La relación impresa, la relación de Pigafetta apareció por primera vez en Venecia en 1536; luego fue reproducida en el vol. I de G.B. Rasmusio, *op. cit.*, en la edición de 1550.

Aproximado cuando se refiere a animales o plantas [8], Pigafetta observa y apunta usos y costumbres de los indígenas sin expresar juicios y sin la presunción de la superioridad de los europeos que caracteriza a otros muchos viajeros. Especialmente, demuestra un destacado interés lingüístico. Compila por eso listados de vocablos, con el correspondiente significado a un lado.

Se remonta a Pigafetta, y a su *Relación* también, la difusión por Europa de la creencia en la existencia de hombres de una estatura gigantesca en las regiones australes del Nuevo Mundo. Esto, sin embargo, está confirmado sólo en parte por los datos antropológicos. Como recordaremos, también Américo Vespucio contó que había encontrado a unos gigantes durante su primer viaje; y hombres de estatura elevada también habían sido vistos por Vicente Yáñez Pinzón en las costas del Brasil septentrional. Probablemente contribuyeron a generar en los primeros exploradores esta impresión de gigantismo en los indios suramericanos, no sólo por el hecho de que los europeos tenían entonces una estatura media inferior a la actual, y por esto efectivamente más bajos que algunos grupos indígenas del Nuevo Mundo, sino también por motivaciones de carácter histórico-cultural. Hombres gigantes formaban parte del mundo fantástico tradicional, eran frecuentes en los relatos de viajes de la Edad Media y en la literatura caballeresca. Y justamente de un poema caballeresco español, Magallanes sacó el nombre de *Patagones*, con lo cual desde entonces hasta ahora se señalaron en Europa a los indios tehuelches [9].

Jerónimo Benzoni o la otra cara de la moneda

A partir de 1504, en las capitulaciones para la organización de nuevas expediciones en América se incluyó una cláusula que prohibía

[8] Por ejemplo, su descripción del guanaco: «Este animal tiene la cabeza y las orejas grandes como un mulo, el cuerpo como un camello, pas patas de ciervo y la cola de caballo y relincha como él»; o la de los lobos marinos: «Estos lobos marinos son de diversos colores; y del tamaño de una ternera, tienen la cabeza como ésta, con orejas pequeñas y redondas y grandes dientes. No tienen patas, pero sus pies pegados al cuerpo son como nuestras manos, con uñas pequeñas. En los dedos tienen la piel como las ocas».

[9] La hipótesis ha sido formulada por M.R. Lida de Malkiel, «Para la toponimia argentina: Patagonia», *Hispanic Review*, 20, 1952, pp. 321-323.

el paso a las Indias de «personas estraños de nuestros rreinos»[10]. Sin embargo, a pesar de esta restricción, varios italianos continuaron trasladándose, más o menos legalmente, a América. Pero su número se fue reduciendo sensiblemente.

Sólo los misioneros italianos no disminuyeron. En efecto, la necesidad de hacerse cargo de la evangelización de los nativos y de asegurar la asistencia religiosa a los colonos eran muy fuertes en Europa. Puesto que las vocaciones religiosas españolas no eran suficientes como para cubrir las demandas, los rectores de las diferentes órdenes religiosas que desarrollaban la actividad misionera en América apelaron al gran depósito de vocaciones representado por Italia. De hecho, los misioneros italianos eran del agrado tanto de los soberanos españoles, como del resto de los países de Europa, por su posición de una relativa neutralidad política.

Por eso fueron muchos los religiosos italianos que participaron en las misiones —sobre todo franciscanas— en el Nuevo Mundo, pero su aportación a la historia de su exploración fue mínima: comprometidos al máximo en la obra de evangelización, llenos de buena voluntad y de virtudes cristianas pero casi siempre poco cultos, no dejaron tras de sí huella alguna[11].

En cambio, a mediados del siglo XVI, encontramos en América a un extraño personaje, muy discutido en el pasado: el milanés Jerónimo Benzoni. Por mucho que él no haya sido ni un navegante ni un explorador, desempeñó en la historia del conocimiento del Nuevo Mundo y de sus relaciones con Europa una gran influencia. Y esto no por sus experiencias viajeras, que duraron incluso 14 años, sino por la manera en la cual nos las transmitió.

Las noticias relativas a su vida son casi exclusivamente las que él mismo nos da en su *Historia*[12], una obra que a partir de finales de

[10] D. Ramos Pérez, *op. cit.*

[11] A los únicos que vale la pena citar es a dos franciscanos: Marco de Nizza, enviado por el virrey de la Nueva España, Antonio de Mendoza, a buscar las Siete Ciudades de Cibola y autor de una famosa relación, publicada en G.B. Ramusio, *op. cit.*, vol. III, fols. 356-359; y Francisco Allé, del cual nos ha llegado una relación escrita en México alrededor de 1534.

[12] Recientemente M. Carrera Díaz ha hecho una nueva traducción española: G. Benzoni, *Historia del Nuevo Mundo*, Madrid, 1989.

aquel siglo gozó igualmente de un raro éxito. Jerónimo Benzoni tenía que haber nacido en 1519, porque cuenta que cuando se embarcó para el Nuevo Mundo, en 1541, tenía 22 años. Su temprana edad y la poco próspera situación económica de su familia explican por qué eligió una manera tan insólita de abrirse camino en la vida. Como él mismo cuenta, después de haber vagado por «varias provincias, Francia, Ispagna, Alemagna y otras ciudades de Italia», encontró un pasaje para las Canarias y desde aquí, en una carabela, para América, donde llegó después de un viaje de 24 días. Desembarcó en la isla de Cubagua, desde donde empezó sus peregrinaciones por el Nuevo Mundo, que debían durar 14 años.

El primer «trabajo» que encontró no fue desde luego honroso: como soldado en el séquito de Jerónimo de Ortal participó en unas incursiones para la captura de esclavos. Pero la cosa duró poco, porque al cabo de tan sólo un año de su reclutamiento, las Leyes Nuevas prohibieron el comercio de los esclavos. Además, en 1543 el de Ortal fue llamado a Santo Domingo y Benzoni, ya muy agotado por el clima insalubre y el trabajo duro, se refugió en la isla Margarita, desde la que se trasladó a Puerto Rico y luego a La Española. Aquí se quedó 11 meses. En 1545 volvió al continente, a Cartagena, desde donde pasó a Acla.

No era problamente sólo el deseo de visitar lugares nuevos lo que le empujó a realizar esos desplazamientos; Puerto Rico, Cartagena, Acla eran entonces los principales centros de una economía en fase de despegue, en la cual posiblemente él intentaba introducirse. Quizá fuera por el mismo motivo por el que desde Acla, junto con algunos comerciantes, se trasladó a Panamá.

Entre finales de 1545 y 1546, regresó al Atlántico a Nombre de Dios, y tomó parte en una desafortunada expedición explorativa a Costa Rica, que concluyó con un terrible fracaso [13]. En 1547, deseoso de visitar Perú, que era entonces el último Eldorado, volvió a atravesar el istmo y se enroló en un barco, que, sin embargo, se vio obligado a abandonar con 23 compañeros, alcanzando así andando, con enormes

[13] Sobre esta expedición, de la cual Benzoni es el único cronista, *cfr.* L. Croizat, *Estudio preliminar*, en G. Benzoni, *Historia del Nuevo Mundo*, Caracas, 1967, pp. XLIX-LV.

dificultades, Puerto Viejo, en Ecuador. Fue así a Perú y visitó Guayaquil y Quito; luego volvió a Panamá, decidido a concluir su aventura americana. En efecto, la visita a Perú le había reportado buenos beneficios, así que logró poner aparte «unos cuantos millares de ducados». Pero una serie de imprevistos lo obligaron a reanudar el viaje. Se fue a Nicaragua y luego a Guatemala, donde se quedó hasta el 1554.

A finales de aquel año o a comienzos del siguiente se embarcó para Cuba. Un naufragio en las proximidades de esta isla le quitó una buena parte de sus bienes, pero le salvó de una desgracia mayor, porque una vez llegado a la Habana supo que el convoy en el que habría tenido que embarcarse resultó diezmado por una serie de naufragios. Por fin, al año siguiente logró abandonar América y llegando a Sanlúcar de Barrameda el 14 de septiembre de 1556.

Su *Historia del Mondo Nuovo* fue, a finales del siglo XVI, un auténtico *best-seller*. El éxito de esta obra no guarda ninguna relación con su contenido. En efecto, ésta es tan sólo una versión libre de la traducción veneciana de la *Historia de las Indias* de Francisco López de Gómara [14]. La dependencia de esta fuente y del *Sumario* de Pedro Mártir d'Angleria (para los dos primeros libros) así como de Cieza de León y Agustín de Zárate (para el tercero) [15] es tan fuerte que ha habido quien ha puesto en duda que Benzoni haya existido nunca.

En realidad, la intención de la *Historia* era más circunscrita. Ésta se proponía sacar a la luz la anarquía y el desorden, sobre todo moral, que reinaba entonces en el Nuevo Mundo. Tenemos que pensar que en América, Benzoni se encontró frente a una realidad que en Europa pocos podían imaginarse. Debido también a su bajo nivel social, él se había puesto en contacto con gente que podríamos definir como los desechos de la sociedad: aventureros, comerciantes de esclavos, traficantes y contrabandistas, soldados de la peor especie, que tenían que

[14] Benzoni utilizó la segunda edición italiana (la primera fue impresa en Roma en 1556), publicada en Venecia en 1557, en la traducción de Lucio Mauro.

[15] El *Sumario* de Pedro Mártir y el de Oviedo aparecieron en traducción italiana en Venecia en 1534, y se publicaron otra vez por Ramusio en el III volumen de su colección. La *Parte primera de la Chronica del Peru* de Cieza de León fue traducida al italiano y publicada en Roma en 1555 y al año siguiente en Venecia. La *Historia* de Zárate, vio la luz en Venecia en 1563, en la traducción de Alfonso de Ulloa (el traductor de la *Historia del Almirante*).

luchar para sobrevivir en un ambiente hostil y por eso, olvidando cada principio moral, se gobernaban según la ley de la jungla. En este ambiente, la conquista evidenciaba todos sus límites y sus peores consecuencias. El antihispanismo de la *Historia* nacía entonces, antes que nada, como denuncia de la imagen estereotipada de la conquista divulgada por las obras de los primeros cronistas.

Pero el verdadero éxito de la *Historia* empezó, cuando algún año más tarde, fue traducida al latín por Urbain Chauveton e introducida en las partes IV-VI de los *Grandes Voyages* de Theodore de Bry [16]. Se volvió a publicar innumerables veces y traducida a todos los principales idiomas (excepto el español), tuvo así una difusión enorme, sobre todo en la Europa protestante. Se convirtió, pues, en una auténtica «arma» de guerra –como se ha dicho ya eficazmente– o sea en un potente instrumento de propaganda antiespañola y todavía más anticatólica.

Naturalmente, a esta inmerecida fortuna, y a la instrumentalización política de la *Historia*, se contrapuso en los países católicos y sobre todo en España una denigración total de Benzoni y de su obra, igualmente injustificadas y que sólo en una época muy reciente fueron superadas [17]. Hoy la crítica histórica ha redimensionado el valor de la polémica acerca de Benzoni, y es capaz de expresar un serio comentario subre su *Historia*.

Hombre de una cultura muy modesta, Jerónimo Benzoni no tuvo, desde luego, la pretensión de escribir una obra históricamente válida y coherente, ni se preocupó de ordenar cronológicamente los hechos o de profundizar en las causas. Pero, precisamente por esto, la *Historia* ha adquirido hoy un nuevo interés, como el testimonio directo de un protagonista de algunos episodios marginales, capaces, sin embargo, de revelar de una manera mucho mejor a la de los grandes acontecimientos, las situaciones, el ambiente, las condiciones de vida de un momento particular de la historia americana, de describir de una manera simple y espontánea las impresiones y los sentimientos de la gente

[16] T. de Bry, T.J. de Bry, J.I. de Bry, M. Merant, *Collectiones peregrinationum in Indiam Orientalem et in Indiam Occidentalem*, 1.ª ed. Frankfurt, 1590-1634.

[17] Basta con decir que la primera edición española de la *Historia* es la de 1967, citada en la nota 13.

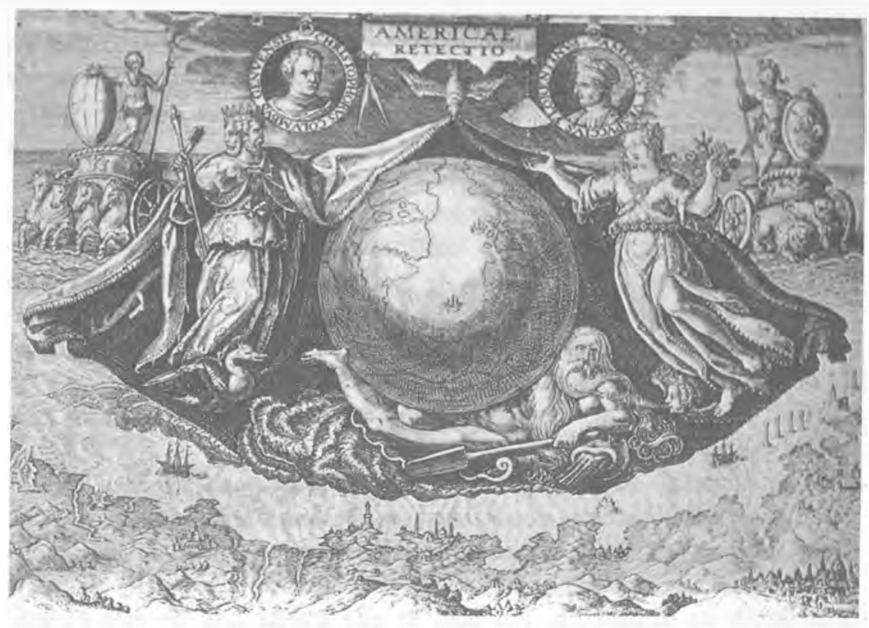


Ilustración 30. Portada de *Americae Retectio*. Obra de Juan Stradano, fue utilizada por De Bry para ilustrar la *Historia* de Benzoni en sus *Collectiones*.

común; como rara expresión, en fin, de la conciencia popular del siglo XVI.

El último navegante italiano del Nuevo Mundo: Alejandro Malaspina

El período de las grandes exploraciones geográficas ya había concluido hacía mucho tiempo y estaba por terminar también el de los grandes descubrimientos oceánicos cuando se puso al servicio de la marina española otro navegante de origen italiano: Alejandro Malaspina, el último de los grandes exploradores italianos que visitaron el Nuevo Mundo, y que por esto merece ser recordado brevemente aquí, aunque la expedición que toma su nombre se realizó a finales del siglo XVIII.

Nació en Mulazzo, en Lunigiana, de una ilustre familia muy fiel a Carlos III, entró en la marina española en 1754. Entre el 1789 y 1794

condujo una gran expedición «político-científica» que tenía como fin el estudio de las condiciones geográficas, físicas y antropológicas, de los territorios españoles de ultramar.

Esta expedición acaba felizmente con tres siglos de colaboración italiana en la exploración del Nuevo Mundo [18]. Mientras que la exploración del Pacífico y sobre todo los viajes de Cook habían inaugurado un nuevo tipo de expediciones explorativas, la realidad colonial americana se prestaba a la reflexión de los espíritus más iluminados con una serie de urgentes problemas. Malaspina se dio cuenta de la necesidad de una profundización previa en los conocimientos geográficos y de un ajuste orgánico de los problemas, y dio a su expedición una estructura rigurosamente científica, según los principios de las más modernas teorías de la época.

La cantidad de observaciones astronómicas y magnéticas, de los hallazgos cartográficos y geodésicos, de las investigaciones demográficas y etnográficas de la expedición Malaspina es inmensa. Desgraciadamente las vicisitudes personales del comandante a la vuelta del viaje impidieron su utilización. Por esto lo que queda hoy de esta expedición es sólo una suerte de honestidad intelectual por el espíritu con el cual Malaspina y sus colaboradores se enfrentaron a los problemas, no con la presunción de resolverlos apresuradamente, sino para profundizar en su estudio y buscar las causas, sin prejuicios de ningún tipo.

Nos agrada cerrar esta reseña sobre la aportación dada por los navegantes italianos al conocimiento de América con el recurso de este viajero-científico, idealista y que confiaba en el valor de los conocimientos científicos como soporte para el desarrollo civil de la Humanidad, partidario de un orden político armónico, basado en el respeto mutuo de todos los pueblos, en el cual volvía a depositar toda su confianza para el progreso de América y de sus gentes.

[18] Sobre la expedición Malaspina hay hoy un renovado interés sobre todo en España. Por esto evitamos extendernos sobre el tema, remitiéndonos a la relativamente reciente pero tambien amplísima bibliografía.

APÉNDICES

condujo una gran expedición «político-científica» que tenía como fin el estudio de las condiciones geográficas, físicas y antropológicas, de los territorios españoles de ultramar.

Esta expedición acaba felizmente con tres siglos de colaboración italiana en la exploración del Nuevo Mundo [illegible]. Mientras que la exploración del Pacífico y sobre todo los viajes de Cook habían inaugurado un nuevo tipo de expediciones explorativas, la realidad colonial americana se prestaba a la reflexión de los espíritus más iluminados con una serie de urgentes problemas. Malaspina se dio cuenta de la necesidad de una profundización previa en los conocimientos geográficos y de un ajuste orgánico de los problemas, y dio a su expedición una estructura rigurosamente científica, según los principios de las más modernas teorías de la época.

La cantidad de observaciones astronómicas y magnéticas, de los hallazgos cartográficos y geodésicos, de las investigaciones demográficas y etnográficas de la expedición Malaspina es inmensa. Desgraciadamente las vicisitudes personales del comandante a la vuelta del viaje impidieron su utilización. Por esto lo que queda hoy de esta expedición es sólo una suerte de honestidad intelectual por el espíritu con el cual Malaspina y sus colaboradores se enfrentaron a los problemas, no con la presunción de resolverlos apresuradamente, sino para profundizar en su estudio y buscar las causas, sin prejuicios de ningún tipo.

Nos agrada cerrar esta reseña sobre la aportación dada por los navegantes italianos al conocimiento de América con el recuerdo de este viajero científico, idealista y que confiaba en el valor de los conocimientos científicos como soporte para el desarrollo civil de la Humanidad, partidario de un orden político armónico, basado en el respeto mutuo de todos los pueblos, en el cual volvía a depositar toda su confianza para el progreso de América y de sus gentes.

[illegible] Sobre [illegible] Malaspina hay hoy [illegible] en España. Por eso [illegible] sobre el tema [illegible] bibliografía.

BIBLIOGRAFÍA

Por lo que respecta a la expansión comercial italiana en la baja Edad Media, nuestros conocimientos han ido aumentando de una manera notable en los últimos cincuenta años puesto que se han realizado numerosísimos estudios muy detallados. Sin embargo, falta un cuadro de conjunto relativo a la relación entre la expansión del comercio y la ampliación del horizonte geográfico. Pero puede ser muy útil consultar obras de carácter más general, como R.S. López, «Il commercio dell'Europa Medievale: il Sud», en *Commerci e industrie nel Medievo,* Turín, 1982, pp. 291-316 y J. Bernard, «Commercio e finanze nel Medioevo (900-1500)», en *Storia economica d'Europa, I, II Medioevo*, Turín, 1979.

Sobre la técnica náutica medioeval y su evolución, es muy útil L. De Albuquerque, *Curso de historia da nautica,* Río de Janeiro, 1971 y también, del mismo autor, *Introduçao a história dos descobrimentos portugueses,* Lisboa, 1983, 3.ª ed.

Para las navegaciones genovesas en el Atlántico, F. Srudich «Gli esploratori genovesi del periodo medievale», en *Miscellanea di storia delle esplorazioni,* 1, 1975, pp. 9-126 es todavía la monografía más rica y precisa. De ésta se pueden sacar también indicaciones bibliográficas para profundizar sobre temas especiales, como la expedición de los hermanos Vivaldi. Con respecto a esta última, no ha surgido nada en los últimos quince años que pueda ser utilizado para volver a proponer, sobre nuevas bases, el problema todavía hoy abierto de la meta del viaje.

Los temas tratados en la primera parte del II capítulo pueden ser analizados más a fondo en cualquier buen manual de Historia de Italia. Por lo que concierne a los valores de la tradición, *cfr.*, W.G.L. Randles, *De la terre plate au globe terrestre. Une mutation èpistemologique rapide*, 1480-1520. París, 1980 y J. Gil «Mitos y utopías del Descubrimiento», 1, *Colón y su tiempo,* Madrid, 1989, pp. 22-56; expresiones de dos puntos de vista de una cierta manera comple-

mentarios. *La literatura acerca de los viajantes italianos por Oriente en el siglo* XV y sus predecesores es muy amplia y fraccionada en una miríada de aportaciones. Las mejores visiones de conjunto, también en este caso, se remontan, sin embargo, a hace unos cuantos años; *cfr.* G. Dainelli, *Missionari e mercadanti rivelatori dell'Asia nel Medio Evo*, Turín, 1960.

Por lo que concierne a la aportación italiana a los viajes de exploración de los portugueses, se pueden encontrar muchas indicaciones en óptimas obras más recientes, sobre todo portuguesas. Las relaciones de Alvise da Mosto tuvieron una edición a cargo de T. Gasparini Leporace, *Le navigazioni atlantiche del veneziano Alvise da Mosto*, Roma, 1966; sobre este navegante italiano y sus contemporános, *cfr.* también G. Ferro, *Le navigazioni lusitane nell'Atlantico e Cristoforo Colombo in Portogallo*, Milán, 1984.

La bibliografía sobre Cristóbal Colón es desemesurada y el aniversario del V Centenario del Descubrimiento de América la enriquece cada día más con nuevos títulos. Para una primera orientación, *cfr.* S. Conti, *Bibliografia colombiana, 1880-1991*, Génova, 1991.

Las fuentes de procedencia directamente colombina se reunieron con ocasión del IV Centenario en la *Raccolta di Documenti e Studi publicatio dalla R. Commissione Colombiana*, Roma, 1892-1896, 15 vol. Sucesivamente se han encontrado nuevos documentos, por esto en Italia el Comité Nacional para las Celebraciones del V Centenario del Descubrimiento de América se está haciendo cargo de la publicación de una *Nuova Raccolta Colombiana* (de la que han salido hasta ahora ocho volúmenes, entre los cuales el primero está dedicado al *Diario* del primer viaje y a la Carta al Santángel) en la que serán publicados íntegramente todos los documentos colombinos de los que hoy disponemos. Recientemente se han encontrado nueve cartas de Colón, por otra parte ya conocidas, que han sido publicadas por A. Remeu De Armas, *Libro Copiador de Cristóbal Colón*, Madrid, 1989, 2 t. y constituirán probablemente el punto de partida para las investigaciones de los próximos años. Aparte de estas últimas, los escritos de Colón se pueden leer en una útil edición de bolsillo: C. Colón, *Textos y documentos complementos*, ed. de C. Varela, Madrid, 1984, 2.ª ed. *Cfr.* también *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, ed. de J. Gil y C. Varela, Madrid, 1984. En español, el *Diario* ha tenido también una óptima edición a cargo de F.J. Arce Fernández: C. Colón, *Diario de a bordo*, Alpignano, 1971; en italiano, en ed. de G. Ferro; C. Colombo, *Diario di bordo. Libro della prima navigazione e scoperta delle Indie*, Milán, 1985. Párrafos del *Diario* y de otras cartas de Colón relativas a sus viajes se encuentran en *Scopritori e Viaggiatori del Cinquecento e del Seicento. t. II Cinquecento* ed. de I. Luzzana Caraci, Milán-Nápoles, 1991, pp. 1-197.

Entre las obras de síntesis, permanece aún como fundamental A. Ballesteros Beretta, *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, Barcelona, 1945,

2. vol. Hay además que recordar, al menos a S.E. Morison, *Admiral of the Ocean Sea. A life of Christopher Columbus*, Boston, 1942, reeditado varias veces y traducido a muchos idiomas y *id. The European Discovery of America. The Southern Voyages, a. d. 1492-1616*, New York, 1974, y P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo. La genesi della grande scoperta*, Novara, 1984, 2 vols. y *id.*, *I viaggi di Colombo. La grande scoperta*, Novara, 1984, 2 vols.; también estas dos obras han sido traducidas a los principales idiomas y reeditadas también muchas veces en ediciones de bolsillo y reducidas.

Se puede decir que las biografías de carácter divulgativo sobre Colón se publican diariamente; entre las muchas existentes, recuerdo la de F. Morales Padrón, *Cristóbal Colón. Almirante de la Mar Océana*, Madrid, 1988, que a pesar de las modestas dimensiones se recomienda para la corrección de informaciones.

La problemática colombina es todavía muy amplia e implica a muchísimos escritores. Entre las muchas publicaciones relativas a particulares temas colombinos, recuerdo las editadas en los Cuadernos Colombinos, publicados por la Casa Museo de Colón de Valladolid y en las Actas de los Convenios Colombinos de Génova (desde el 1951 hasta el 1987). El Cívico Instituto Colombiano publica también dos series de *Studi Colombiani*, (históricos y geográficos).

En 1956 H. Keniston encontró en el Archivo de Simancas la carta de John Day. Publicada por L.A. Vigneras, la carta representó un nuevo florecimiento de los estudios sobre Juan Caboto. Que el «Magnífico y virtuoso señor Almirante Mayor» a la que está dirigida sea precisamente Colón se ha puesto en duda y algunos autores lo niegan todavía hoy; pero la hipótesis parece quedar confirmada por los estudios del mismo Vigneras (L.A. Vigneras, «New Light on the 1497 Caboto Voyage to America» *Hispanic American Historical Review*, 34 (1956), pp. 503-509) y de D.B. Quinn, «John Day and Columbus» en *The Geographical Journal*, 132, 1967, pp. 205-209.

A los problemas relativos al primero y segundo viaje y sobre todo a la identificación del lugar del primer amarre han sido dedicados muchísimos estudios, sobre todo por historiadores norteamericanos. La obra más completa es todavía la de J.A. Williamson, *The Cabot Voyages and Bristol Discovery under Henry VII*, Londres, 1962. Sobre el lugar del primer amarre, *cfr.* las páginas de S.E Morison, *The European Discovery of America. I. The Northern Voyages*, Nueva York, 1971, pp. 157-209.

Estrechamente relacionados con la historiografía colombina son los problemas relativos a la vida y los viajes de Américo Vespucio. Figura todavía muy discutida, desde hace un siglo el navegante florentino ha sido objeto de muchos estudios. Son básicos la obra de A. Magnaghi, *Amerigo Vespucci*, Roma, 1926 (2.ª, ed. ampliada), y otros escritores sucesivos de este mismo autor, como *Il planisfero del 1523 della Biblioteca del Re in Torino, Firenze*, 1929. En la estela

del Magnaghi se han movido los autores italianos de una época inmediatamente posterior, y especialmente G. Caraci, de quien han sido reeditados recientemente algunos de los muchos escritos que dedicó a Vespucio (G. Caraci, *Problemi vespucciani,* Roma, 1987).

Obras como la monumental de R. Levillier, *América la bien llamada,* Buenos Aires, 1948, que no tenían en cuenta unas hipótesis formuladas por Magnaghi, han envejecido pronto. Al contrario, esta hipótesis ha sido el punto de partida para ulteriores profundizaciones. Especialmente útiles se ha revelado las investigaciones de documentos; *cfr.* L. D'Arienzo, «Nuovi documenti su Amerigo Vespucci» en *Annali della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Genova, XI-XIII, 1983-1986,* pp. 121-173 y de C. Varela, «El testamento de Amerigo Vespucci» en *Historiografía y bibliografía americanistas, XXX, 1986, n.° 2,* pp. 3-20.

Acerca de los viajes, las mejores aportaciones han llegado en los últimos años de la mano de D. Ramos Peres, *Los viajes españoles de descubrimiento y de rescate,* Valladolid, 1981, pp. 29-78; R.A. Laguarda Trías, *El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1501,* Montevideo, 1982 y M. Soares Pereira, *A navegaçao de 1501 ao Brasil e Américo Vespúcio,* Río de Janeiro, 1984. Sin embargo ninguna de las hipótesis formuladas hasta ahora pueden considerarse como totalmente definitivas. Probablemente no se llegará a una solución satisfactoria hasta que no se resuelva el problema de las fuentes vespucianas.

Éste ha sido abordado desde el punto de vista filológico por L. Formisano en su edición de las cartas del Vespucio; A. Vespucci, *Lettere di viaggio,* Milán, 1984. Del mismo autor es la edición de bolsillo de las cartas traducidas al español por A.M.R. De Aznar: A. Vespucci, *Cartas de viaje,* Madrid, 1986. Las tres cartas manuscritas de Vespucio se han vuelto a proponer con un amplio comentario también en *Viaggiatori e scopritori del Cinquecento e del Seicento, op. cit.*, I, pp. 199-280.

La destructiva imagen que J. Toribio Medina, *El veneciano Sebastián Caboto al servicio de España*, Santiago, 1989, 2 vols. plasmó de Sebastián Caboto es quizá la más responsable del hecho de que a este navegante no hayan sido dedicados posteriormente estudios monográficos de importancia: los historiadores han preferido olvidarlo. Quien se ha ocupado de los viajes de su padre y del período de su vida anterior al desastroso viaje al Río de la Plata hace, sin embargo, un retrato de él bastante honesto, *cfr.* por ejemplo J.A. Williamson, *op. cit.*, vol. I, pp. 195-198 y 218-225; vol. II, pp. 532-561.

Los estudios sobre Juan y Jerónimo de Verrazzano han tenido un momento de gran desarrollo al comienzo del siglo, cuando A. Bacchiani halló el *Código Cellere, Cfr.* A. Bacchaini, «Giovanni da Verrazzano e le sue scoperte nell-'America Settentrionale (1524) secondo l'inedito codice sincrono Cellere di Roma» en *Bollettino della Società Geografica Italiana,* serie IV, vol. X, 1909, pp. 1274-1323; *id.*, «I fratelli da Verrazzano e l'eccidio di una spedizione italo-francese in America (1528)», *ibidem,* serie VI, vol. II, 1925, pp. 373-400.

Sucesivamente han salido a la luz también otros documentos relativos a las expediciones de los dos florentinos, sobre todo por obra de M. Mollat (M. Mollat Du Jourdin, *Le commerce maritime normand a la fin du Moyen Age,* París, 1952). En 1961, con ocasión de las jornadas conmemorativas de Juan de Verrazzano se llegó al punto culminante en los estudios: AA.VV., *Giovanni da Verrazzano.* Florencia, 1970. Una buena monografía apareció inmediatamente después: L.C. Wroth, *The Voyages of Giovanni da Verrazzano,* 1524-1528, New Haven y Londres, 1970. La carta de Juan de Verrazzano a Francisco I se encuentra también en *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e Seicento, op. cit.*, t. I, pp. 573-616.

La más reciente y exhaustiva obra sobre los hermanos Verrazzano en M. Mollat Du Jourdin y H. Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazzano navigateurs de Francois Ier,* París, 1982.

Las más significativas entre las primeras cartas enviadas a Italia después del descubrimiento de América se pueden leer en F. Morales Padrón, *Primeras cartas sobre América (1493-1503),* Sevilla, 1990; entre ellas se encuentra la de *Michael de Cuneo*, en las pp. 139-162, en la traducción ya publicada por M. Vannini De Gerulevitz, *El Mar de los descubridores,* Caracas, 1974.

Debido al papel que el informe de Antonio Pigafetta desempeña aún hoy como fuente para la reconstrucción del viaje de Magallanes, la relativa bibliografía es bastánte amplia. La relación misma ha sido publicada más veces. En español, *cfr.* la edición: A. Pigafetta, *Primer viaje en torno del globo,* Buenos Aires-Santiago del Chile, 1970. Una de las mejores ediciones es la de R.A. Skelton, *Magallan's Voyage. A Narrative Account of the First Circumnavegation by Antonio Pigafetta,* New Haven y Londres, 1969, 2 vol. Para ulteriores profundizaciones bibliográficas y para una antología de textos de la relación que conciernen al Nuevo Mundo, *cfr. Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e Seicento, op. cit.*, t. I, pp. 509-571.

Acerca de Jerónimo Benzoni, *cfr.* el estudio introductorio de M. Carrera Díaz a G. Benzoni, *Historia del Nuevo Mundo,* Madrid, 1989, pero es también muy interesante el de L. Croizat en la edición de M. Vannini de Gerulewitz: G. Benzoni, *Historia del Nuevo Mundo*, Caracas, 1967. *Cfr.* también *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e Seicento, op. cit.*, t. I, pp. 657-695.

En fin, sobre la expedición de Alejandro Malaspina, desde hace pocos años hallada y revalorida en España, *cfr.* M. Palau, A. Zabala y B. Sáez, *Diario del viaje de Alejandro Malaspina,* Madrid, 1984; AA.VV., *La Expedición Malaspina, 1789-1794.* Madrid, 1984; M.D. Higueras Rodrigues, *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina,* Madrid (hasta ahora han sido publicados dos volúmenes: 1985 y 1987); D. Manfredi, *Alessandro Malaspina dei marchesi di Mulazzo. Le inclinazioni scientifiche e riformatrici,* Lunigiana, 1984; AA.VV., *Alessandro Malaspina e la geografia del suo tempo,* Génova, 1987.

Recientemente han salido a la luz también otros documentos relativos a las expediciones de los Caboto, sobre todo por obra de M. Mollat (M. Mollat Du Jourdin, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*, París, 1952). En 1961, con ocasión de las jornadas conmemorativas de Juan de Verrazzano se llegó al punto culminante en los estudios: AA.VV., *Giovanni da Verrazzano*, Florencia, 1970. Una buena monografía apareció inmediatamente después: L.C. Wroth, *The Voyages of Giovanni da Verrazzano, 1524-1528*, New Haven y Londres, 1970. La carta de Juan de Verrazzano a Francisco I se encuentra también en *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e Seicento*, op. cit., I, t. I, pp. 873-896.

La más reciente y exhaustiva obra sobre los hermanos Verrazzano es: M. Mollat du Jourdin y J. Habert, *Giovanni et Girolamo Verrazano navigateurs de François Ier*, París, 1982.

Las más significativas entre las primeras cartas enviadas a Italia después del descubrimiento de América se pueden leer en F. Morales Padrón, *Primeras cartas sobre América (1493-1503)*, Sevilla, 1990; entre ellas se encuentra la de Michele de Cuneo, en las pp. 139-162, en la traducción ya publicada por M. Vannini De Gerulewicz, *El mar de los descubridores*, Caracas, 1974.

Debido al papel que el informe de Antonio Pigafetta desempeña aún hoy como fuente para la reconstrucción del viaje de Magallanes, la relativa bibliografía es bastante amplia. La relación misma ha sido publicada más veces. En español, cf. la edición: A. Pigafetta, *Primer viaje en torno del globo*, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970. Una de las mejores ediciones es la de R.A. Skelton, *Magellan's Voyage. A Narrative Account of the First Circumnavigation by Antonio Pigafetta*, New Haven y Londres, 1969, 2 vol. Para ulteriores profundizaciones bibliográficas y para una antología de textos de la relación que conciernen al Nuevo Mundo, cf. *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e Seicento*, op. cit., I, t. I, pp. 503-557.

Acerca de Jerónimo Benzoni, cf. el estudio introductorio de M. Carrera Díaz a G. Benzoni, *Historia del Nuevo Mundo*, Madrid, 1989, pero es también muy interesante el de L. Cróquer en la edición de M. Vannini de Gerulewicz: G. Benzoni, *Historia del Nuevo Mundo*, Caracas, 1967. Cf. también *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e Seicento*, op. cit., I, t. I, pp. 657-687.

En fin, sobre la expedición de Alejandro Malaspina, desde hace pocos años hallada y revalorada en España, cf. M. Palau, A. Zabala y B. Sáez, *Diario de viaje de Alejandro Malaspina*, Madrid, 1984; AA.VV., *La expedición Malaspina 1789-1794*, Madrid, 1984; M.D. Higueras Rodríguez, *Catálogo crítico de los documentos de la Expedición Malaspina*, Madrid (hasta ahora han sido publicados dos volúmenes: 1985 y 1987); D. Manfredi, *Itinerario biografico di un navigatore*: *A. Malaspina. La rivoluzione scientifica e illuminista*, Lunigiana, 1988; AA.VV., *Alessandro Malaspina e la geografia del suo tempo*, [illegible], 1987.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

El libro *Navegantes italianos,* de Ilaria Luzzana Caraci, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias.
- La expansión holandesa en el Atlántico.
- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- Navegantes británicos.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes italianos.

En preparación:

- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492,* de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

